ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

29 Ιουνίου 2016 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **119**

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4400

Κύρωση της Διοικητικής Διευθέτησης μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Μηχανισμού ATHENA όσον αφορά στις Υπηρεσίες Μετακινήσεων και Μεταφορών οι οποίες παρέχονται από το Πολυεθνικό Συντονιστικό Κέντρο Στρατηγικών Θαλάσσιων Μεταφορών (ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Διοικητική Διευθέτηση μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Μηχανισμού ATHENA όσον αφορά στις Υπηρεσίες Μετακινήσεων και Μεταφορών, οι οποίες παρέχονται από το Πολυεθνικό Συντονιστικό Κέντρο Στρατηγικών Θαλάσσιων Μεταφορών (ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ), που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες, τη 17η Ιουλίου 2013, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, έχει ως εξής:

ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT

BETWEEN

THE MINISTRY OF NATIONAL DEFENSE OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

ATHENA

CONCERNING MOVEMENT and TRANSPORTATION SERVICES

OFFERED BY THE

ATHENS MULTINATIONAL SEALIFT COORDINATION CENTRE

CONTENTS

PREAMBLE

The Ministry of National Defense of the Hellenic Republic (MoD) and the mechanism to administer the financing of the common costs of European Union operations having military or defense implications (ATHENA) hereinafter referred to as the "Parties":

Considering the importance of the partnership launched in 2007 among the two Parties in the field of Movement and Transportation, particularly on strategic sealift activities,

Have reached the following understanding that lays down the overarching and open-ended framework within which ATHENA may call on the Athens Multinational Sealift Coordination Centre (AMSCC) to provide transportation services for a European Union operation at the most economically advantageous conditions available.

ARTICLE ONE

AIM

1. This Administrative arrangement opens the possibility for ATHENA as the requesting Party to call on the AMSCC to provide movement and transportation services to an operation of the European Union having military / defense implications, including a military Rapid response operation, the deployment and redeployment of a Battle group or support to other types of operations. The AMSCC agrees to do its utmost within its means to meet such requests.

2. Any actual chartering of sea transport shall require a specific contract (also named charter party) to be concluded between the requesting Party and the ship provider.

3. ATHENA reserves the right to have simultaneous recourse to other parties in order to ensure transportation support for operations. Similarly, the AMSCC reserves the right not to accept a mission which ATHENA has requested it to undertake.

ARTICLE TWO

ATHENA

1. ATHENA is the mechanism established to administer the financing of the common costs of European Union operations having military or defense implications.

   Such common costs include transportation costs incurred by European Union Headquarters.

   The Council of the European Union may moreover decide that transport costs of forces during the active phase of a specific operation shall be financed in common.

   In the context of the EU Battle Group concept, Athena may bear as operational common costs incremental land, sea and air transport costs for Battle Groups.

ATHENA may furthermore be entrusted with the management of the prefinancing of certain costs in a given operation.

2. ATHENA may not enter into contracts outside the scope of its competence.

3. The authorities who may act on behalf of ATHENA are:

   a the Administrator;
   b within the framework of a given operation, the EU operation commander.

4. In practice, ATHENA's representative vis-à-vis the MoD may be:

   a ATHENA's Administrator or a deputy-Administrator;
   b a European Union headquarters, notably its J4 and J8 sections;

5. The Administrator's and deputy Administrators' coordinates are set out at Annex **"1"**.

ARTICLE THREE

MINISTRY OF NATIONAL DEFENSE OF THE HELLENIC REPUBLIC AND THE AMSCC

1. MoD and AMSCC – Relationship. The Athens Multinational Sealift Coordination Center (AMSCC) is a multinational coordination center, established in 2004, upon decision of the Hellenic Minister of National Defense, in order to encounter the existing strategic sealift shortfalls, mainly in NATO and EU-led operations / exercises. The Center operates under the auspices of the Hellenic Ministry of Defense (MoD) and the Hellenic National Defense General Staff (HNDGS). In order to fulfill its mission, the Center cooperates with the Hellenic Chamber of Shipping and the Hellenic Unions of Ship-owners

2. The AMSCC collects data at a global level on strategic sealift capabilities, including commercially chartered sealift capabilities. The AMSCC further collects data on strategic sealift requirements, for the purpose of facing any need or shortfall, whenever identified. On the basis of the gathered data and upon request, the AMSCC shall offer advice as to how strategic sealift capabilities can be utilized more effectively.

3. Upon submission of a request for sealift, the AMSCC shall carry out actions in accordance with Article 5 of the present Arrangement, subject to the final approval of the requesting Party in order to fulfill the requirements for assets and services, taking into account any urgency.

4. When AMSCC acquires a multimodal status, it will notify ATHENA in writing in order to express its capability to provide counseling support, planning and coordination on strategic sea, inland, air and combined thereof transportations. This notification will be included in Annex ''7'' of the present Arrangement.

5. MoD and AMSCC Representatives and Points of contact are set out at Annex **"2"**.

ARTICLE FOUR

ORGANIZATIONAL ASPECTS

A. Impact on the organization of the AMSCC

1. The organization chart of the AMSCC is detailed in Annex "3", which may be amended by the Hellenic Ministry of National Defense according to the AMSCC operational needs or evolution for multimodal planning.

2. ATHENA has the right to activate at any time an EU cell within the AMSCC premises, in view or during the execution of a movement and transportation operation and, or for training purposes; this cell may be composed of one or more officers. This activation may take place at any time upon consultation between the AMSCC Director and ATHENA.

3. The Hellenic Ministry of Defense shall only pay the potential infrastructure and operating costs; it shall not assume any other cost for this personnel.

4. A representative of ATHENA may participate in the AMSCC Advisory Board (AB).The Advisory Board consists of representatives of International Organizations and states that have signed a relevant international agreement. The Chairman of the Advisory Board is the HNDGS/C' Branch Director and the rapporteur is the Director of the AMSCC. Any of the aforementioned International Organizations and states designates a member of the board pursuant to the international agreement, respectively to the HNDGS/C' Branch Director.

B. AMSCC presence in EU Headquarters

1. After consultation with Athena, notably the Operation Commander, MoD has the right to activate for a given operation in which support is provided by AMSCC the option of a cell within the premises of the European Union Headquarters, allowing the assigned personnel to cooperate with EU staff on the preparation and the performance of the movement and transportation aspects of EU operations having military or defense implications.

2. This cell shall be provided with the necessary infrastructure and equipment free of charge. The Hellenic Ministry of National Defense shall assume the costs of personnel.

C. Implementation process

1. Personnel participating in these cells shall have a security clearance at least at the level of "EU secret" or equivalent.

2. The same procedure as described at annex "4" applies for both cases.

ARTICLE FIVE

PROCEDURE FOR REQUESTING AND RECEIVING A TRANSPORTATION SERVICE

1. Any request for transportation capability shall be submitted to the AMSCC by ATHENA's representative via authorized established communication channels in accordance with the Standard Operating Procedures 04321 on provision of AMSCC support to the European Union Movement Coordination Center (EUMCC), for a detailed assessment. In case of an emergency or a suspected crisis, ATHENA's representative should inform the AMSCC at the earliest opportunity of any possible request regarding the provision of sealift services.

2. The format of request details and the result of the procurement are described in Annex"5"

3. The AMSCC shall forward the request to the competent cooperating Hellenic Authorities who will conduct the respective procedures in order to facilitate the procurement of the required asset(s). The procurement, on behalf of ATHENA shall be done by the above mentioned Authorities pursuant to EU legislation and practice. This procurement process might be audited by the Athena auditors.

4. Upon completion of the chartering procedures, the AMSCC shall provide the requesting party with a draft specific contract (charter party). A template of such contract is attached in Annex "6".

5. The requesting Party shall be responsible for signing and executing that contract (notably the payment of all charter costs to the ship-provider) and for any claim arising from the execution of the contract (charter party).

6. The AMSCC shall be responsible for monitoring the chartered assets according to the needs of the requesting Party. The AMSCC provides to the requesting Party all necessary data regarding transportation requirements and spare capacity.

ARTICLE SIX

FINANCIAL ISSUES

The operating costs of the AMSCC shall be funded by the Hellenic Ministry of National Defense. It shall also provide all aforementioned AMSCC services at no cost to ATHENA.

ARTICLE SEVEN

SECURITY AND DISCLOSURE OF INFORMATION

1. All classified information provided or generated shall be stored, handled, transmitted, and safeguarded by the Parties. Such protection shall be in line with applicable EU security procedures. The Parties shall notify each other on concrete requirements whenever a transfer of classified information is implemented.

2. Each Party shall take all necessary steps available to keep confidential all information exchanged, unless the other Party consents to such disclosures.

3. Even after the termination of the present arrangement, the provisions of this article shall remain in effect.

ARTICLE EIGHT

LIABILITY, CLAIMS AND SETTLEMENT OF DISPUTES

1. The AMSCC bears no liability for the cost, the execution of the specific contracts signed in the framework of this Arrangement or claims arising from any fatalities, injuries or damages caused to the requesting Party's or to any State's, international organization's or other entity's personnel or property, from the execution of these contracts. Additionally, the AMSCC bears no liability on claims arising from third parties concerning fatalities, injuries or property damages caused to them from the execution of the contracts signed in the framework of this Arrangement.

2. ATHENA shall bear no liability for the procurement procedures led by AMSCC established procedures up to the signature and execution of the contract

3. Any dispute arising from the interpretation or application of this Administrative arrangement shall be resolved only by consultation between the Parties, without recourse to any national or international jurisdiction.

ARTICLE NINE

AMENDMENTS

This Administrative arrangement may be amended at any time, in writing, by the mutual consent of the Parties. Amendments will enter into force in accordance with Article 10 para1.

The annexes to this administrative arrangement may be amended by exchange of letters between the parties.

ARTICLE TEN

ENTRY INTO FORCE, DURATION AND TERMINATION

This Administrative arrangement shall enter into force upon notification by the Ministry of National Defense of the Hellenic Republic to ATHENA that all internal procedures required for the entry into force of this Arrangement have been concluded.

On that day the Framework Agreement between the ministry of National Defense of the Hellenic Republic and ATHENA concerning movement and transportation services offered by the Athens Multinational Sealift Coordination Center signed on October 29, 2007, shall cease to be in force.

Either Party may terminate this Administrative arrangement by providing a written notice to the other Party. In such a case, the Administrative arrangement shall be terminated six months after the date of delivery of the notice or after completion of any contracts signed in the framework of this Arrangement, whichever comes later, and after all obligations arising from it have been fulfilled. After the date of delivery of the notice, no new contracts in the framework of this Arrangement shall be signed.

ARTICLE ELEVEN

STATE - SPECIFIC INDIVIDUAL ARRANGEMENTS

The authorized authorities of a Member State, or a Third State participating in an operation may, in their own name and subject to their sole responsibility, request the AMSCC to provide transportation support.

By requesting such support, the State shall accept the provisions of this arrangement mutatis mutandis.

Done in Brussels, on 17 July 2013, in two originals, in the English language, one for each Party.

FOR THE MINISTRY OF NATIONAL DEFENCE OF THE HELLENIC REPUBLIC	FOR THE ATHENA MECHANISM
Lt-General Georgios BASIAKOULIS Military Representative to EU	Hans-Werner Grenzhäuser Administrator

Points of contact "ATHENA"

Mechanism:

athena.mechanism@consilium.europa.eu
Fax: + 32 2 281 53 59

Administrator

Mr. GRENZHAUSER Hans-Werner
Tel. : +32 2 281 6462
Email : hans-werner.grenzhaeuser@consilium.europa.eu

Deputy Administrators

Deputy Administrators

Mr. HARMS Uwe
Tel. : +32 2 281 5012
Email : uwe.harms@consilium.europa.eu

Mr. BULON Alain
Tel. : +32 2 281 6973
Email : alain.bulon@consilium.europa.eu

Mr. SEMERLE Yannick
Tel. : +32 2 281 6973
Email : Yannick.semerle@consilium.europa.eu

Points of contact
"Ministry Of National Defense Of the Hellenic Republic" and "AMSCC"

MoD/HNDGS/C’ Branch Director
Stratopedo Papagos
15569 Holargos
ATHENS
Hellenic Republic

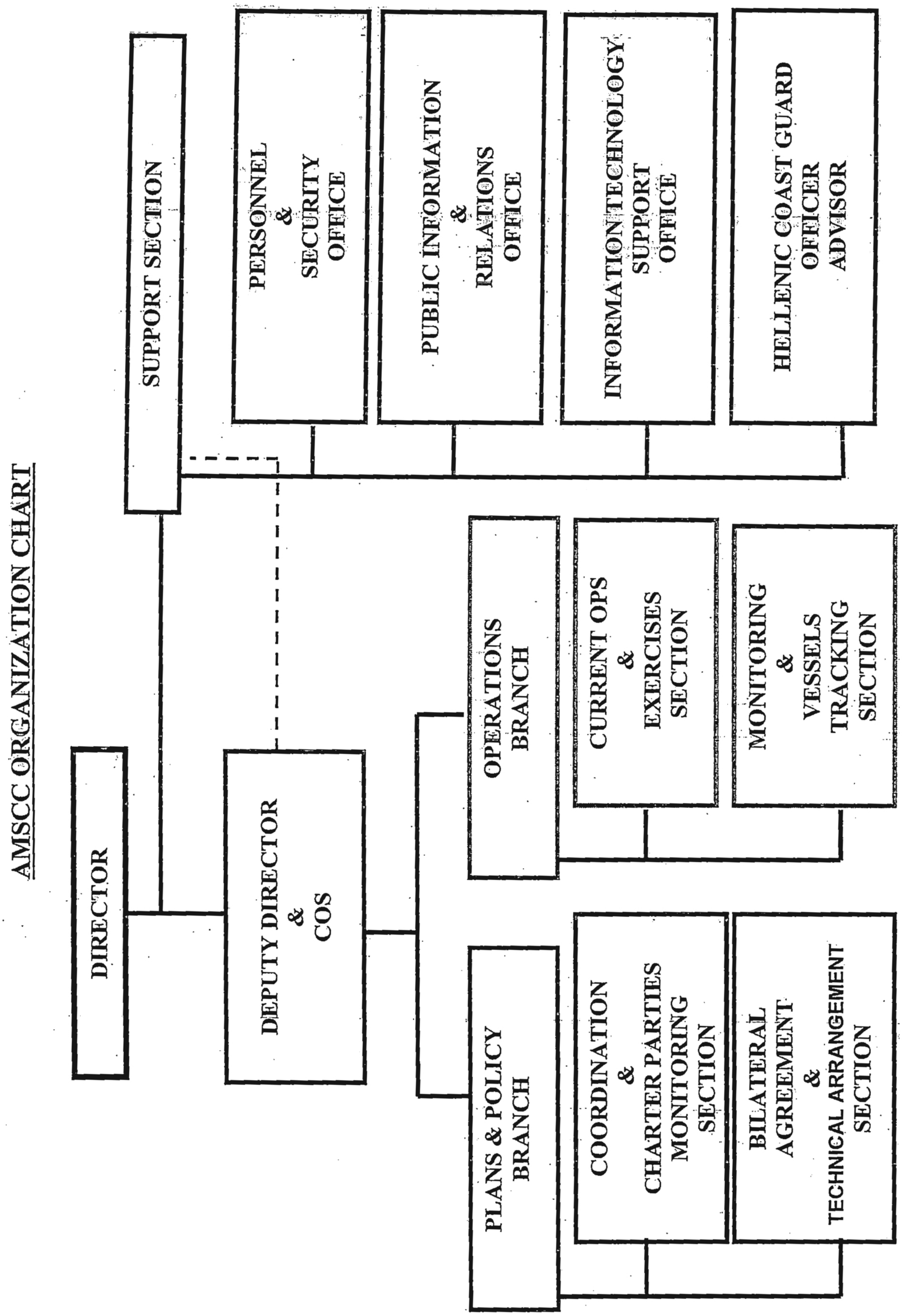
Tel.: 0030 210 657 2035
e-mail :iliopoulosandrea@hotmail.com

AMSSCC

AMSCC - Director
Stratopedo Papagos
15569 Holargos
ATHENS
Hellenic Republic

Tel.: 0030 210 657 1700

e-mail: amscc.ops@otenet.


AMSCC ORGANIZATION CHART
DIRECTOR
DEPUTY DIRECTOR & COS
SUPPORT SECTION
PERSONNEL & SECURITY OFFICE
PUBLIC INFORMATION & RELATIONS OFFICE
INFORMATION TECHNOLOGY SUPPORT OFFICE
HELLENIC COAST GUARD OFFICER ADVISOR
OPERATIONS BRANCH
CURRENT OPS & EXERCISES SECTION
MONITORING & VESSELS TRACKING SECTION
PLANS & POLICY BRANCH
COORDINATION & CHARTER PARTIES MONITORING SECTION
BILATERAL AGREEMENT & TECHNICAL ARRANGEMENT SECTION

Procedure for an additional presence in AMSCC organization

1. For this purpose, ATHENA's representative shall send a letter including the name, rank, the curriculum vitae (CV) and appropriate security clearance of the personnel and the time of this presence within the AMSCC premises.

2. Within ten (10) working days from the reception of the letter, the AMSCC Director will provide an answer regarding the acceptance or not of this presence. One week after the reception of the letter, the personnel may present themselves to the AMSCC.

3. When it is intended to establish an EU cell with the AMSCC in view of, or during, the execution of a movement and transportation operation, the timeframes mentioned above may be shortened by mutual Arrangement, taking into account the urgency of operational needs.

   An EU cell could notably be established without delay on the AMSCC's premises in case of an EU Rapid Response operation.

Procedure for an additional presence in the EU Headquarters

1. For this purpose, MoD's representative shall send a letter including the name, rank, the curriculum vitae (CV) and appropriate security clearance of the personnel and the time of this presence within the EU HQ premises.

2. Within ten (10) working days from the reception of the letter, the Operation Commander will provide an answer regarding the acceptance or not of this presence. One week after the reception of the letter, the personnel may present themselves to the EU HQ.

3. When it is intended to establish an AMSCC cell within the EU HQ in view of, or during, the execution of a movement and transportation operation, the timeframes mentioned above may be shortened by mutual Arrangement, taking into account the urgency of operational needs.

   An AMSCC cell could notably be established without delay on the EU HQ premises in case of an EU Rapid Response operation.

Presentation of a request and the result of the procurement process

Part A: The request

1. Any request shall include the following information:

   a) Route including: SeaPort of Embarkation and Disembarkation (SPOE-SPOD) and possible Airport Embarkation and Disembarkation (APOE-APOD), restrictions on expected routing;
   b) Time frame period for the conclusion and execution of the contract;
   c) Where necessary, the urgency which might justify recourse to fast-track procurement procedures;
   d) Passengers (Escort and/or Technical Personnel): number and rank;
   e) Cargo:
      (1) Length in Meters.
      (2) Type of cargo – limiting factors for vessel to be notified (corridor width, deck height and maximum deck load, ramp load capacity, electrical power for refrigerated shelters/containers). Analytic list of equipment to be transported with specified weight and dimensions has to follow as soon as it is available.
      (3) Volume/Dimensions;
      (4) Details of hazardous material to be included in the cargo, hazard class, quantity/net weight of the explosives, if applicable;
      (5) Analytical value of cargo for ship-owner procedures (i.e. insurance);
      (6) Earliest and latest date/time to load;
      (7) Required and/or latest delivery date or minimum speed of the vessel;
      (8) Who is eligible to executive loading/discharging vessel;
      (9) Who is eligible to lash/secure the cargo;
      (10) Amplifying remarks, like forwarding by land transportation etc.
   f) Military constraints and restrictions, if any (military escort, specified routes, etc.)
   g) Estimated amount of the contract;

2. However, the procedure may be started on the basis of an initial request comprising only available data. ATHENA's representative shall endeavor to supplement this initial request as swiftly as possible through a dialogue with the AMSCC.

3. In case that such a request is submitted by a State, as foreseen in Article 11, it shall also include the State's commitment to abide by the provisions of the present arrangement.

Part B: The procurement process

No.	ACTION	REMARKS
1	Receiving a Request	The Sealift Coordination and Planning Department receives the request by the State/ Organization for exploration of asset/s availability or for the investigation of charter cost.
2	Committee Meeting for Drafting Tender Terms	The Coast Guard Liaison Officer in association with the Legal Advisor, the Merchant Shipping Advisor and the International Agreements Office consider if the request meets the requirements set out in the Agreement if it has been concluded. If deemed necessary, the sender is requested to provide further information.
3	Dispatching Tender Terms to Member States	
4	Forward to the competent cooperating Hellenic Authorities	The Sealift Planning and Coordination Department in association with the Merchant Shipping Advisor forwards the request and the available additional information data to the competent cooperating Hellenic Authorities who will conduct the respective procedures in order to facilitate the procurement of the required asset(s).
5	Tender Conduct	
6	Tender Results (Adjudication or not)	The Sealift Coordination and Planning Department sends the reply to the State/Organization which requested the exploration of asset/s availability or the exploration of freight rate. The reply includes information about the type of procedure followed, number of candidates / tenderers, selection and award criteria, committees composition, proposed provider(s), price(s), conditions. If the State/Organization accepts the reply, then it proceeds with sending a request for asset availability. Otherwise, the procedure is completed at this phase. Note that it is possible to submit a request for asset/s availability without having previously forwarded a request for exploration.
7	Signing a Charter Party	

Contract template (Charter party for sealift transportations etc.)

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" Part I
	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.

2. Owners' Responsibility Clause
The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.

3. Deviation Clause
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. Payment of Freight
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.
(b) _Prepaid._ If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost.
Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.
(c) _On delivery._ If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.
Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.

5. Loading/Discharging
(a) Costs/Risks
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.
(b) Cargo Handling Gear
Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage.
On request the Owners shall provide free of charge cranemen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.
(c) Stevedore Damage
The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.
The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.

6. Laytime
(a) Separate laytime for loading and discharging
The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.
The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.
(b) Total laytime for loading and discharging
The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.
(c) Commencement of laytime (loading and discharging)
Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.
If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.
If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime.
Time used before commencement of laytime shall count.
Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.

7. Demurrage
Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.
In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.

8. Lien Clause
The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

9. Cancelling Clause
(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.
(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.
Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.

10. Bills of Lading
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.

11. Both-to-Blame Collision Clause
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners.
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

12. General Average and New Jason Clause
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery.".

13. Taxes and Dues Clause
(a) *On Vessel* -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.
(b) *On cargo* -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.
(c) *On freight* -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.

14. Agency
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.

15. Brokerage
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.

16. General Strike Clause
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.
(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

17. War Risks ("Voywar 1993")
(1) For the purpose of this Clause, the words:
(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and
(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.
(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.
(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(5) The Vessel shall have liberty:-

(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

18. General Ice Clause

Port of loading

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.

(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.

Port of discharge

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

19. Law and Arbitration

(a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..

(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.

(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.

Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.

Notification by the AMSCC concerning its Multimodal status

(to be included, accompanied by the appropriate contract template)

(Blank page)

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΤΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ATHENA

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ

ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Παράρτημα 1: Σύνδεσμοι επικοινωνίας του Μηχανισμού «ATHENA»

Παράρτημα 2: Σύνδεσμοι επικοινωνίας του «Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας» και του «ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ»

Παράρτημα 3: Οργανόγραμμα

Παράρτημα 4: Διαδικασία για πρόσθετη παρουσία στον οργανισμό

Παράρτημα 5: Παρουσίαση αιτήματος και αποτέλεσμα της διαδικασίας προμηθειών

Παράρτημα 6: Πρότυπο σύμβασης

Παράρτημα 7: Γνωστοποίηση από το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ όσον αφορά στο Πολυτροπικό καθεστώς του

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΥΕΘΑ) και ο μηχανισμός διαχείρισης της χρηματοδότησης των κοινών δαπανών των επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες έχουν στρατιωτικές ή αμυντικές συνέπειες (ATHENA), εφεξής αναφερόμενα ως «τα Συμβαλλόμενα Μέρη»:

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία της εταιρικής σχέσης η οποία εγκαινιάστηκε το 2007 μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, στον τομέα των Μετακινήσεων και των Μεταφορών, ιδιαίτερα για στρατηγικές δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών,

Κατέληξαν στην ακόλουθη συμφωνία η οποία ορίζει το πρωταρχικό και ανοικτό πλαίσιο εντός του οποίου ο Μηχανισμός ATHENA μπορεί να καλέσει το Πολυεθνικό Συντονιστικό Κέντρο Στρατηγικών Θαλασσίων Μεταφορών (ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ) να παράσχει υπηρεσίες μεταφοράς για μια επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό τους πλέον συμφέροντες, από οικονομική άποψη, διαθέσιμους όρους.

ΠΡΩΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΣΚΟΠΟΣ

1. Η παρούσα Διοικητική διευθέτηση παρέχει τη δυνατότητα στο Μηχανισμό ATHENA, ως αιτούν Συμβαλλόμενο Μέρος, να καλεί το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ να παράσχει υπηρεσίες μετακινήσεων και μεταφορών για μια επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει στρατιωτικές/αμυντικές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανόμενης και μιας στρατιωτικής επιχείρησης Ταχείας Αντίδρασης, της ανάπτυξης και της αναδιάταξης ενός σχηματισμού μάχης ή της υποστήριξης σε άλλα είδη επιχειρήσεων. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ συμφωνεί να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του, προκειμένου να ικανοποιεί τα αιτήματα αυτά.
2. Οποιαδήποτε πραγματική ναύλωση θαλάσσιας μεταφοράς θα προϋποθέτει τη σύναψη μιας συγκεκριμένης σύμβασης (που ονομάζεται και ναυλοσύμφωνο), μεταξύ του αιτούντος Συμβαλλόμενου Μέρους και του προμηθευτή του σκάφους.
3. Ο Μηχανισμός ATHENA διατηρεί το δικαίωμα να προσφεύγει, ταυτόχρονα, σε άλλα μέρη, προκειμένου να διασφαλίζει την υποστήριξη των μεταφορών για επιχειρήσεις. Ομοίως, το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ διατηρεί το δικαίωμα να μην αποδεχθεί μια αποστολή που του ζήτησε να αναλάβει ο Μηχανισμός ATHENA.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΑΡΘΡΟ

Ο ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ATHENA

1. Ο ATHENA είναι ο μηχανισμός που δημιουργήθηκε προκειμένου να διαχειρίζεται τη χρηματοδότηση των κοινών δαπανών των επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες έχουν στρατιωτικές ή αμυντικές επιπτώσεις.

   Οι εν λόγω κοινές δαπάνες περιλαμβάνουν τις δαπάνες μεταφοράς από την έδρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί, επιπλέον, να αποφασίσει ότι οι δαπάνες μεταφοράς δυνάμεων, κατά την ενεργό φάση μιας συγκεκριμένης επιχείρησης, θα χρηματοδοτούνται από κοινού.

Στο πλαίσιο της έννοιας των Σχηματισμών Μάχης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Μηχανισμός ATHENA μπορεί να αναλαμβάνει, ως κοινές επιχειρησιακές δαπάνες, μέρος των επίγειων, θαλάσσιων και εναέριων δαπανών μεταφοράς για Σχηματισμούς Μάχης.

Ο Μηχανισμός ATHENA μπορεί, επιπλέον, να επιφορτίζεται με τη διαχείριση της προχρηματοδότησης ορισμένων δαπανών, σε μια δεδομένη επιχείρηση.

2. Ο Μηχανισμός ATHENA δεν μπορεί να συνάπτει συμβάσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.

3. Οι αρχές οι οποίες μπορούν να ενεργούν για λογαριασμό του Μηχανισμού ATHENA είναι:

α. ο Διευθυντής του,

β. στα πλαίσια μιας συγκεκριμένης επιχείρησης, ο επιχειρησιακός διοικητής δυνάμεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Στην πράξη, ο αντιπρόσωπος του Μηχανισμού ATHENA έναντι του ΥΕΘΑ μπορεί να είναι:

α. ο Διευθυντής του Μηχανισμού ATHENA ή ένας εκ των αναπληρωτών Διευθυντών,

β. ένα στρατηγείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ειδικότερα τα τμήματά του J4 και J8,

5. Τα στοιχεία του Διευθυντή και των αναπληρωτών Διευθυντών παρατίθενται στο Παράρτημα «1».

ΤΡΙΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ

1. Σχέση Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ. Το Πολυεθνικό Συντονιστικό Κέντρο Στρατηγικών Θαλασσίων Μεταφορών (ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ) είναι ένα πολυεθνικό συντονιστικό κέντρο, το οποίο ιδρύθηκε το 2004, με απόφαση του Ελληνικού Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες στρατηγικές ελλείψεις θαλάσσιων μεταφορών, κυρίως σε επιχειρήσεις/ασκήσεις υπό την ηγεσία του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Κέντρο λειτουργεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (ΥΕΘΑ) και του Ελληνικού Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ). Για την εκπλήρωση της αποστολής του, το Κέντρο συνεργάζεται με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και τις Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών.

2. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ συλλέγει δεδομένα, σε παγκόσμιο επίπεδο, για τις δυνατότητες στρατηγικών θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανόμενων και των δυνατοτήτων για ναυλωμένα μέσα θαλάσσιων μεταφορών από το εμπόριο. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, περαιτέρω, συλλέγει δεδομένα για τις απαιτήσεις στρατηγικών θαλάσσιων μεταφορών, με σκοπό την αντιμετώπιση οποιασδήποτε ανάγκης ή έλλειψης, όποτε αυτές εντοπίζονται.

Επί τη βάσει των συγκεντρωθέντων δεδομένων και κατόπιν υποβολής αιτήματος, το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα παρέχει συμβουλές για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα οι δυνατότητες στρατηγικών θαλάσσιων μεταφορών.

3. Μετά την υποβολή ενός αιτήματος για θαλάσσια μεταφορά, το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα προβαίνει σε ενέργειες σύμφωνα με το άρθρο 5 της παρούσας Διευθέτησης, υπό την τελική έγκριση του αιτούντος Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις σε μέσα και υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη κάθε επείγουσα ανάγκη.

4. Όταν το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ αποκτήσει το πολυτροπικό καθεστώς του, θα ενημερώσει γραπτώς το Μηχανισμό ATHENA, προκειμένου να εκφράσει την ικανότητά του να παρέχει συμβουλευτική υποστήριξη,

σχεδιασμό και συντονισμό για στρατηγικές θαλάσσιες, χερσαίες, αεροπορικές και συνδυασμένες μεταφορές. Η ενημέρωση αυτή θα συμπεριληφθεί στο Παράρτημα «7» της παρούσας Διευθέτησης.

5. Οι Αντιπρόσωποι και οι Σύνδεσμοι επικοινωνίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ ορίζονται στο Παράρτημα «2».

ΤΕΤΑΡΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ

Α. Επιπτώσεις στην οργάνωση του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ

1. Το οργανόγραμμα του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ παρατίθεται λεπτομερώς στο Παράρτημα «3», ενώ μπορεί να τροποποιηθεί από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ ή τη μετεξέλιξή του για πολυτροπικό σχεδιασμό.

2. Ο Μηχανισμός ATHENA δικαιούται να ενεργοποιεί, ανά πάσα στιγμή, μια ομάδα εργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός των εγκαταστάσεων του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, ενόψει ή κατά της εκτέλεσης μιας επιχείρησης μετακίνησης και μεταφοράς και, ή για, εκπαιδευτικούς σκοπούς. Η εν λόγω ομάδα εργασίας μπορεί να αποτελείται από έναν ή περισσότερους αξιωματικούς.

   Η ενεργοποίηση αυτή μπορεί να λάβει χώρα ανά πάσα στιγμή, κατόπιν συνεννόησης μεταξύ του Διοικητή του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ και του Μηχανισμού ATHENA.

3. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας θα επιβαρύνεται μόνο με τις δυνητικές δαπάνες υποδομής και λειτουργίας. Δεν θα αναλαμβάνει καμία άλλη δαπάνη για το προσωπικό αυτό.

4. Ένας αντιπρόσωπος του Μηχανισμού ATHENA μπορεί να συμμετέχει στο Γνωμοδοτικό Συμβούλιο (AB) του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ. Το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους Διεθνών Οργανισμών και κρατών που έχουν υπογράψει σχετική διεθνή συμφωνία. Πρόεδρος της Γνωμοδοτικού Συμβουλίου είναι ο Διευθυντής

Γ' Κλάδου του ΓΕΕΘΑ και εισηγητής είναι ο Διοικητής του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ. Κάθε προαναφερόμενος Διεθνής Οργανισμός και κράτος θα ορίζει ένα μέλος του συμβουλίου, βάσει της διεθνούς συμφωνίας, αντίστοιχα με το Διευθυντή Γ' Κλάδου του ΓΕΕΘΑ.

Β. Παρουσία του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ στις κτιριακές εγκαταστάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Μετά από διαβούλευση με το Μηχανισμό ATHENA, ιδίως ο Διοικητής Επιχειρήσεων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας δικαιούται να ενεργοποιεί, για μια συγκεκριμένη επιχείρηση στην οποία παρέχεται υποστήριξη από το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, την εναλλακτική επιλογή μιας ομάδας εργασίας εντός των κτιριακών εγκαταστάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θα επιτρέπει στο αποσπώμενο προσωπικό να συνεργάζεται με το προσωπικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προετοιμασία και την εκτέλεση των όρων μετακίνησης και μεταφοράς των επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν στρατιωτικές ή αμυντικές επιπτώσεις.
2. Η εν λόγω ομάδα εργασίας θα εφοδιάζεται, χωρίς καμία επιβάρυνση, με την απαραίτητη υποδομή και εξοπλισμό. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας θα αναλαμβάνει τις δαπάνες προσωπικού.

Γ. Η διαδικασία εφαρμογής

1. Το προσωπικό που συμμετέχεις στις ομάδες αυτές θα διαθέτει διαβάθμιση ασφαλείας τουλάχιστον επίπεδου «απορρήτου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU secret)» ή ισοδύναμη με αυτή
2. Η ίδια διαδικασία, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα «4», ισχύει και για τις δύο περιπτώσεις.

ΠΕΜΠΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΛΗΨΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1. Κάθε αίτημα για δυνατότητα μεταφοράς θα υποβάλλεται στο ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ από τον αντιπρόσωπο του Μηχανισμού ATHENA, μέσω εξουσιοδοτημένων θεσμοθετημένων διαύλων επικοινωνίας, σύμφωνα με τις Τυποποιημένες Επιχειρησιακές Διαδικασίες 04321 σχετικά με την παροχή υποστήριξης εκ μέρους του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ προς το Συντονιστικό Κέντρο Μετακινήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης *(EUMCC)*, για λεπτομερή αξιολόγηση. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή πιθανολογούμενης κρίσης, ο αντιπρόσωπος του Μηχανισμού ATHENA θα πρέπει να ενημερώνει το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, το συντομότερο δυνατό, για κάθε πιθανό αίτημα όσον αφορά στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.
2. Η μόρφή των στοιχείων του αιτήματος και το αποτέλεσμα της προμήθειας περιγράφονται στο Παράρτημα «5».
3. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα διαβιβάζει το αίτημα προς τις αρμόδιες συνεργαζόμενες Ελληνικές Αρχές, οι οποίες θα εκτελούν τις αντίστοιχες διαδικασίες προκειμένου να διευκολυνθεί η προμήθεια του(των) απαιτούμενου(ων) μέσου(ων). Η προμήθεια, για λογαριασμό του Μηχανισμού ATHENA, θα γίνεται από τις προαναφερθείσες Αρχές, σύμφωνα με τη νομοθεσία και την πρακτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω διαδικασία προμηθειών θα μπορούσε να ελέγχεται από τους ελεγκτές του Μηχανισμού ATHENA.
4. Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών ναύλωσης, το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα παρέχει στο αιτούν Συμβαλλόμενο Μέρος ένα σχέδιο ειδικής σύμβασης (ναυλοσύμφωνο). Ένα υπόδειγμα μιας τέτοιας σύμβασης επισυνάπτεται στο Παράρτημα «6».
5. Το αιτούν Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι υπεύθυνο για την υπογραφή και την εκτέλεση της εν λόγω σύμβασης (ιδίως την πληρωμή όλων των δαπανών ναύλωσης στον προμηθευτή του σκάφους), καθώς

και για οποιαδήποτε αξίωση απορρέει από την εκτέλεση της σύμβασης (ναυλοσύμφωνο).

6. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση των ναυλωθέντων μέσων, σύμφωνα με τις ανάγκες του αιτούντος Συμβαλλόμενου Μέρους. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα παρέχει στο αιτούν Συμβαλλόμενο Μέρος όλα τα απαιτούμενα στοιχεία σχετικά με τις απαιτήσεις της μεταφοράς και την πλεονάζουσα χωρητικότητα.

ΕΚΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Οι λειτουργικές δαπάνες του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα χρηματοδοτούνται από το Ελληνικό Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Αυτό θα παρέχει, επίσης, όλες τις προαναφερθείσες υπηρεσίες του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ στο Μηχανισμό ATHENA, χωρίς καμία επιβάρυνση.

ΕΒΔΟΜΟ ΑΡΘΡΟ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

1. Όλες οι διαβαθμισμένες πληροφορίες που παρέχονται ή παράγονται θα αποθηκεύονται, επεξεργάζονται, διαβιβάζονται και διαφυλάσσονται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η προστασία αυτή θα είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες διαδικασίες ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα γνωστοποιούν αμοιβαία τις συγκεκριμένες απαιτήσεις, όποτε πραγματοποιείται διακίνηση διαβαθμισμένων πληροφοριών.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει όλα τα διαθέσιμα αναγκαία μέτρα προκειμένου να τηρεί ως εμπιστευτικές όλες τις πληροφορίες που ανταλλάσσονται, εκτός αν το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος συναινεί στις αποκαλύψεις αυτές.

3. Ακόμη και μετά τη λήξη της παρούσας Διευθέτησης, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου θα παραμένουν σε ισχύ.

ΟΓΔΟΟ ΑΡΘΡΟ

ΕΥΘΥΝΗ, ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ δεν φέρει καμία ευθύνη για τις δαπάνες, την εκτέλεση των συγκεκριμένων συμβάσεων που υπογράφονται στο πλαίσιο της παρούσας Διευθέτησης ή τις αξιώσεις που απορρέουν από τυχόν θανατηφόρα περιστατικά, τραυματισμούς ή ζημιές που προκαλούνται στο προσωπικό ή τα περιουσιακά στοιχεία του αιτούντος Συμβαλλόμενου Μέρους ή οποιουδήποτε Κράτους, διεθνή οργανισμού ή άλλης οντότητας, από την εκτέλεση των συμβάσεων αυτών. Επιπλέον, το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ δεν φέρει καμία ευθύνη για αξιώσεις που εγείρουν τρίτοι σχετικά με θανατηφόρα περιστατικά, τραυματισμούς ή υλικές ζημιές που προκαλούνται σε αυτούς από την εκτέλεση των συμβάσεων που υπογράφονται στο πλαίσιο της παρούσας Διευθέτησης.
2. Ο Μηχανισμός ATHENA δεν θα φέρει καμία ευθύνη για τις διαδικασίες προμηθειών οι οποίες είναι σύμφωνες με καθιερωμένες διαδικασίες του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, μέχρι την υπογραφή και εκτέλεση της σύμβασης.
3. Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Διοικητικής Διευθέτησης θα επιλύεται μόνο με διαβουλεύσεις μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, χωρίς προσφυγή σε οποιαδήποτε εθνική ή διεθνή δικαιοδοσία.

ΕΝΑΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Η παρούσα Διοικητική Διευθέτηση μπορεί να τροποποιηθεί ανά πάσα στιγμή, γραπτώς, με αμοιβαία συναίνεση των Συμβαλλόμενων Μερών. Οι τροποποιήσεις θα τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 1.

Τα παραρτήματα της παρούσας Διοικητικής Διευθέτησης μπορούν να τροποποιηθούν με ανταλλαγή επιστολών μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.

ΔΕΚΑΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ, ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΛΗΞΗ

Η παρούσα Διοικητική Διευθέτηση θα τεθεί σε ισχύ κατόπιν γνωστοποίησης από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας προς το Μηχανισμό ATHENA ότι όλες οι εσωτερικές διαδικασίες που απαιτούνται για την έναρξη ισχύος της παρούσας Διευθέτησης έχουν ολοκληρωθεί.

Κατά την εν λόγω ημερομηνία η Συμφωνία-Πλαίσιο μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Μηχανισμού ATHENA όσον αφορά στις υπηρεσίες μετακινήσεων και μεταφορών οι οποίες παρέχονται από το Πολυεθνικό Συντονιστικό Κέντρο Στρατηγικών Θαλασσίων Μεταφορών Αθήνας, η οποία υπεγράφη στις 29 Οκτωβρίου 2007, παύει να ισχύει.

Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Διοικητική Διευθέτηση, επιδίδοντας γραπτή ειδοποίηση στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Σε μια τέτοια περίπτωση, η Διοικητική Διευθέτηση θα τερματίζεται έξι μήνες μετά την ημερομηνία παράδοσης της ειδοποίησης ή μετά την ολοκλήρωση όλων των συμβάσεων που έχουν υπογραφεί στο πλαίσιο της παρούσας Διευθέτησης, οποιοδήποτε από αυτά συμβεί τελευταίο, και αφού έχουν εκπληρωθεί όλες οι υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτή. Μετά την ημερομηνία επίδοσης της ειδοποίησης, δεν θα υπογράφονται νέες συμβάσεις στο πλαίσιο της παρούσας Διευθέτησης.

ΕΝΔΕΚΑΤΟ ΑΡΘΡΟ

ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΡΑΤΟΣ

Οι εξουσιοδοτημένες αρχές ενός Κράτους-Μέλους ή ενός Τρίτου Κράτους που συμμετέχουν σε μια επιχείρηση μπορούν, στο όνομά τους και με την επιφύλαξη της αποκλειστικής τους ευθύνης, να ζητούν από το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ την παροχή υποστήριξης κατά τη μεταφορά.

Ζητώντας την υποστήριξη αυτή, το εν λόγω Κράτος θα αποδέχεται τις διατάξεις της παρούσας Διευθέτησης, τηρουμένων των αναλογιών.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις 14(6) 2013, σε δύο πρωτότυπα, στην αγγλική γλώσσα, ένα για κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος.

ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Αντιστράτηγος Γεώργιος ΜΠΑΣΙΑΚΟΥΛΗΣ
Στρατιωτικός Αντιπρόσωπος στην Ευρωπαϊκή Ένωση

ΓΙΑ ΤΟ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΑΤΗΕΝΑ

Hans-Werner Grenzhäuser
Διευθυντής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Σύνδεσμοι επικοινωνίας του «Μηχανισμού ATHENA»

Μηχανισμός:

athena.mechanism@consilium.europa.eu

Φαξ: + 32 2 281 53 59

Διευθυντής

κ. GRENZHAUSER Hans-Werner

Τηλ.: +32 2 281 6462

Email: Hans-werner.grenzhaeuser@consilium.europa.eu

Αναπληρωτές Διευθυντές

κ. HARMS Uwe

Τηλ.: +32 2 281 5012

Email: Uwe.harms@consilium.europa.eu

κ. BULON Alain

Τηλ.: +32 2 281 6973

Email: alain.bulon@consilium.europa.eu

κ. SEMERLE Yannick

Τηλ.: +32 2 281 6973

Email: Yannick.semerle@consilium.europa.eu

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Σύνδεσμοι επικοινωνίας

του «Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας» και

του «ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ»

Διευθυντής Γ' Κλάδου ΥΠΕΘΑ/ΓΕΕΘΑ

Στρατόπεδο Παπάγου

15569 Χολαργός

ATHENA

Ελληνική Δημοκρατία

Τηλ.: 0030 210 657 2035

e-mail: Iliopoulosandrea@hotmail.com

ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ

Διοικητής ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ

Στρατόπεδο Παπάγου

15569 Χολαργός

ATHENA

Ελληνική Δημοκρατία

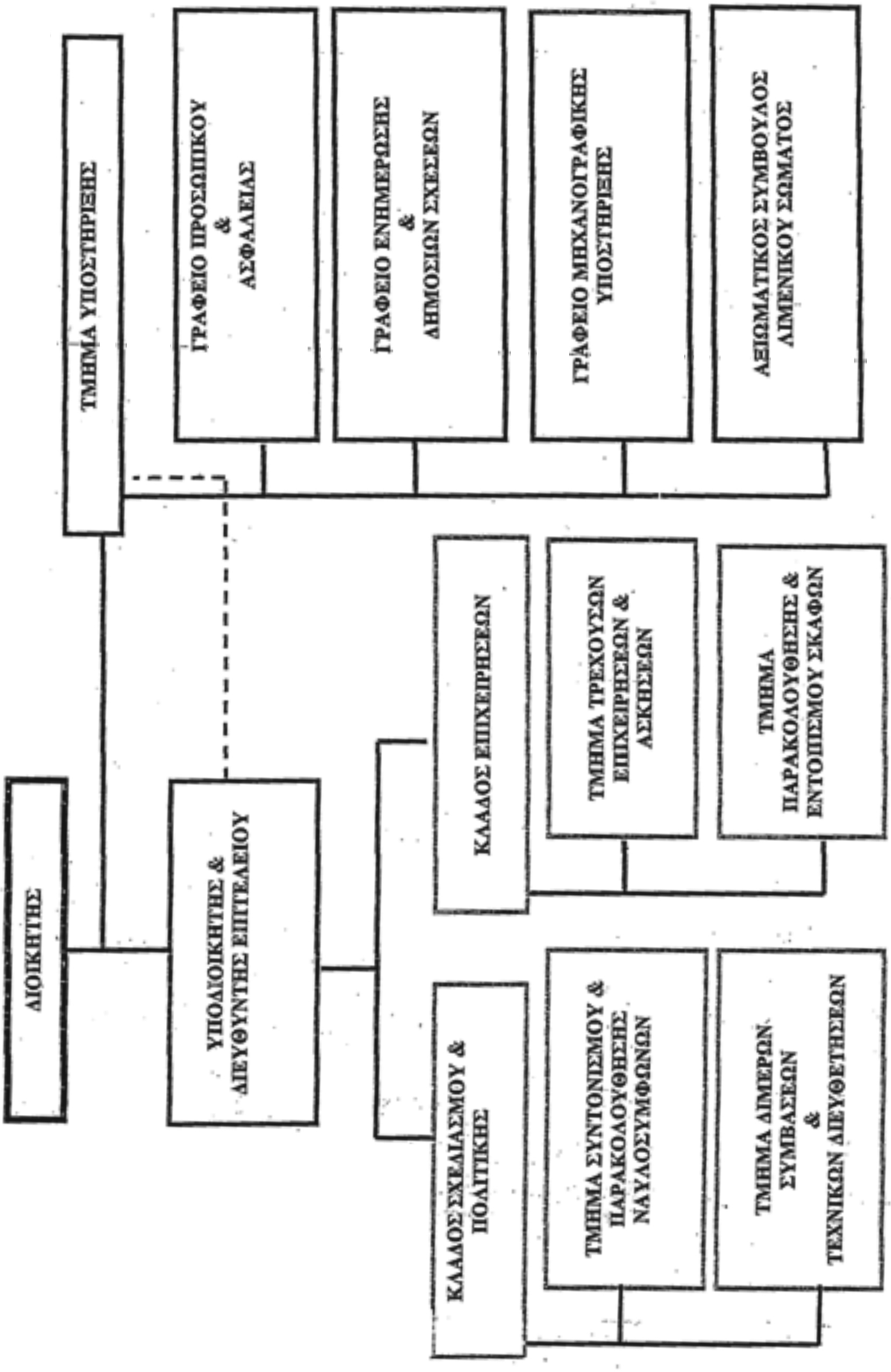
Τηλ.: 0030 210 657 1700

e-mail: amscc.ops@otenet.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Νο. Φ 092.22/5416

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Διαδικασία πρόσθετης παρουσίας στον οργανισμό ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ

1. Για το σκοπό αυτό, ο αντιπρόσωπος του Μηχανισμού ATHENA θα αποστέλλει επιστολή, με τα ονοματεπώνυμα, τους βαθμούς, τα βιογραφικά σημειώματα (CV) και τις κατάλληλες διαβαθμίσεις ασφαλείας του προσωπικού, καθώς και το χρόνο της παρουσίας του στους χώρους του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ.
2. Εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από τη λήψη της επιστολής, ο Διοικητής του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα απαντά σχετικά με την αποδοχή ή όχι της εν λόγω παρουσίας. Μία εβδομάδα μετά τη λήψη της επιστολής, το προσωπικό μπορεί να παρουσιαστεί στο ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ.
3. Όταν υπάρχει πρόθεση σύστασης μιας ομάδας εργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, ενόψει της ή κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης μιας επιχείρησης μετακίνησης και μεταφοράς, τα χρονικά περιθώρια που προαναφέρονται μπορούν να μειωθούν μέσω αμοιβαίας συμφωνίας, λαμβάνοντας υπόψη τον επείγοντα χαρακτήρα των επιχειρησιακών αναγκών.

   Μια ομάδα εργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορούσε, ειδικότερα, να συσταθεί, χωρίς καθυστέρηση, στις εγκαταστάσεις του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ, σε περίπτωση μιας επιχείρησης Ταχείας Αντίδρασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Διαδικασία πρόσθετης παρουσίας στην έδρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Για το σκοπό αυτό, ο αντιπρόσωπος του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας θα αποστέλλει επιστολή με τα ονοματεπώνυμα, τους βαθμούς, τα βιογραφικά σημειώματα (CV) και τις κατάλληλες διαβαθμίσεις ασφαλείας του προσωπικού, καθώς και το χρόνο της παρουσίας του εντός των κτιριακών εγκαταστάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από τη λήψη της επιστολής, ο Διοικητής Επιχειρήσεων θα απαντά σχετικά με την αποδοχή ή όχι της εν

λόγω παρουσίας. Μία εβδομάδα μετά τη λήψη της επιστολής, το προσωπικό μπορεί να παρουσιάζεται στις κτιριακές εγκαταστάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Όταν υπάρχει πρόθεση σύστασης μιας ομάδας εργασίας του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ εντός της έδρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενόψει ή κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης επιχειρήσεων μετακίνησης και μεταφοράς, τα χρονοδιαγράμματα που προαναφέρονται μπορούν να μειωθούν μέσω αμοιβαίας συμφωνίας, λαμβάνοντας υπόψη τον επείγοντα χαρακτήρα των επιχειρησιακών αναγκών.

Μια ομάδα του ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ θα μπορούσε, ειδικότερα, να δημιουργηθεί χωρίς καθυστέρηση στις κτιριακές εγκαταστάσεις της έδρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση μιας επιχείρησης Ταχείας Αντίδρασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Παρουσίαση ενός αιτήματος και το αποτέλεσμα της διαδικασίας προμήθειας

Μέρος Α: Το αίτημα

1. Οποιοδήποτε αίτημα θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) Δρομολόγιο, συμπεριλαμβανόμενων και των εξής: Λιμένα Επιβίβασης και Αποβίβασης (SPOE-SPOD), καθώς και του ενδεχόμενου Αεροδρόμιου Επιβίβασης και Αποβίβασης (APOE-APOD), περιορισμών στην αναμενόμενη πορεία,

β) Χρονικό πλαίσιο για τη σύναψη και εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου,

γ) Εφόσον είναι αναγκαίο, τον επείγοντα χαρακτήρα, ο οποίος θα μπορούσε να δικαιολογήσει την προσφυγή σε ταχείες διαδικασίες προμηθειών,

δ) Επιβάτες (Συνοδεία ή/και Τεχνικό Προσωπικό): αριθμός και βαθμοί,

ε) Φορτίο:

(1) Μήκος σε μέτρα.

(2) Είδος φορτίου - περιοριστικοί παράγοντες του σκάφους που πρέπει να γνωστοποιηθούν (εύρος διαδρόμων, ύψος καταστρώματος και μέγιστο φορτίο καταστρώματος, αντοχή ράμπας φόρτωσης, παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για εμπορευματοκιβώτια/ψυγεία). Ο αναλυτικός κατάλογος του εξοπλισμού που πρόκειται να μεταφερθεί, με συγκεκριμένα βάρη και διαστάσεις, πρέπει να ακολουθεί αμέσως μόλις είναι διαθέσιμος.

(3) Όγκος/Διαστάσεις,

(4) Στοιχεία του επικίνδυνου υλικού που θα περιλαμβάνεται στο φορτίο, κατηγορία κινδύνου, ποσότητα/καθαρό βάρος των εκρηκτικών υλών, κατά περίπτωση,

(5) Αναλυτική αξία του φορτίου για λόγους διαδικασιών που αφορούν στους πλοιοκτήτες (π.χ. ασφάλιση),

(6) Νωρίτερη και απώτατη δυνατή ημερομηνία/ώρα φόρτωσης,

(7) Απαιτούμενη ή/και απώτατη ημερομηνία παράδοσης ή ελάχιστη ταχύτητα του σκάφους,

(8) Ποιος δικαιούται να εκτελέσει τη φόρτωση/εκφόρτωση του σκάφους,

(9) Ποιος δικαιούται να προσδέσει/ασφαλίσει το φορτίο,

(10) Διευκρινιστικές παρατηρήσεις, όπως η προώθηση με χερσαία μεταφορά κλπ.

στ) Στρατιωτικοί περιορισμοί και περιοριστικές διατάξεις, εάν υπάρχουν (στρατιωτική συνοδεία, καθορισμένες πορείες, κλπ.)

ζ) Εκτιμώμενο ποσό της σύμβασης,

2. Η διαδικασία, ωστόσο, μπορεί να κινηθεί βάσει ενός αρχικού αιτήματος που θα περιλαμβάνει μόνο τα διαθέσιμα δεδομένα. Ο αντιπρόσωπος του Μηχανισμού ATHENA θα καταβάλει κάθε προσπάθεια να συμπληρώσει αυτό το αρχικό αίτημα, το συντομότερο δυνατό, μέσω ανταλλαγής πληροφοριών με το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ.

3. Σε περίπτωση που το αίτημα υποβάλλεται από ένα Κράτος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11, θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει τη δέσμευση του Κράτους να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρούσας Διευθέτησης.

Μέρος Β: Η διαδικασία προμηθειών

Αριθ.	ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	Λήψη Αιτήματος	Το Τμήμα Συντονισμού και Σχεδιασμού Στρατηγικών Θαλασσίων Μεταφορών λαμβάνει το αίτημα του Κράτους/Οργανισμού για τη διερεύνηση της διαθεσιμότητας μέσων ή για διερεύνηση των δαπανών ναύλωσης.

2	Συνεδρίαση της Επιτροπής για τη Σύνταξη των Όρων του Διαγωνισμού	Ο Σύνδεσμος Ακτοφυλακής, σε συνεργασία με το Νομικό Σύμβουλο, το Σύμβουλο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Γραφείο Διεθνών Συμβάσεων, εξετάζει εάν η αίτημα πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στη Συμφωνία, εάν αυτή έχει συναφθεί. Εάν κριθεί απαραίτητο, ο αποστολέας καλείται να παράσχει περαιτέρω πληροφορίες.
3	Διαβίβαση των Όρων του Διαγωνισμού στα Κράτη-Μέλη	
4	Διαβίβαση στις αρμόδιες συνεργαζόμενες Ελληνικές Αρχές	Το Τμήμα Συντονισμού και Σχεδιασμού Στρατηγικών Θαλασσίων Μεταφορών, σε συνεργασία με το Σύμβουλο Εμπορικής Ναυτιλίας, προωθεί το αίτημα και τα διαθέσιμα στοιχεία πρόσθετων πληροφοριών στις αρμόδιες συνεργαζόμενες Ελληνικές Αρχές, οι οποίες θα προβούν στις αντίστοιχες διαδικασίες, προκειμένου να διευκολυνθεί η προμήθεια των απαιτούμενων μέσων.
5	Διενέργεια του Διαγωνισμού	
6	Αποτελέσματα Διαγωνισμού (με Ανάθεση ή όχι)	Το Τμήμα Συντονισμού και Σχεδιασμού Στρατηγικών Θαλασσίων Μεταφορών αποστέλλει την απάντηση στο Κράτος/Οργανισμό που ζήτησε να γίνει διερεύνηση της διαθεσιμότητας μέσων ή

		διερεύνηση της τιμής του ναύλου. Η απάντηση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το είδος της διαδικασίας που ακολουθήθηκε, τον αριθμό των υποψηφίων/προσφερόντων, τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης, τη σύνθεση των επιτροπών, τον(τους) προτεινόμενο(ους) προμηθευτή(ές), την(τις) τιμή(ές), τους όρους. Εάν το Κράτος/Οργανισμός αποδεχτεί την απάντηση, τότε προχωρά στην αποστολή ενός αιτήματος για διαθεσιμότητα μέσων. Σε αντίθετη περίπτωση, η διαδικασία ολοκληρώνεται στη φάση αυτή. Ας σημειωθεί ότι είναι δυνατόν να υποβληθεί αίτημα για διαθεσιμότητα μέσων χωρίς να έχει διαβιβαστεί, προηγουμένως, αίτημα για διερεύνηση.
7	Υπογραφή Ναυλοσυμφώνου	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Πρότυπο σύμβασης (ναυλοσύμφωνο για θαλάσσιες μεταφορές κλπ).

1. Ναυλομεσίτης	**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟ ΒΑΛΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΕΝΙΑΙΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ (ΟΠΩΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΘΗΚΕ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1922, 1976) (Να χρησιμοποιείται για συναλλαγές για τις οποίες δεν ισχύει ειδικά εγκεκριμένο έντυπο) ΚΩΔΙΚΗ ΟΝΟΜΑΣΙΑ: «GENCON» Μέρος Ι**
	2. Τόπος και ημερομηνία
3. Ιδιοκτήτης/Εδρα (ρήτρα 1)	4. Ναυλωτής/Εδρα (ρήτρα 1)
5. Επωνυμία σκάφους (ρήτρα 1)	6. Ολική Χωρητικότητα σε Κόρους/ Καθαρή Χωρητικότητα σε Κόρους (ρήτρα 1)
7. Συνολικό νεκρό βάρος στη θερινή γραμμή φόρτωσης, σε μετρικούς τόνους (περίπου) (ρήτρα 1)	8. Παρούσα θέση (ρήτρα 1)
9. Αναμενόμενη ημερομηνία ετοιμότητας φόρτωσης (περίπου) (ρήτρα 1)	

<table>
<tr><td>10. Λιμένας ή τόπος φόρτωσης (ρήτρα 1)</td><td>11. Λιμένας ή τόπος εκφόρτωσης (ρήτρα 1)</td></tr>
<tr><td colspan="2">12. Φορτίο (αναφέρετε, επίσης, την ποσότητα και το περιθώριο με επιλογή του Ιδιοκτήτη, εφόσον έχει συμφωνηθεί. Αν δεν έχει συμφωνηθεί πλήρες και ολοκληρωμένο φορτίο, αναφέρετε «μέρος φορτίου») (ρήτρα 1)</td></tr>
<tr><td>13. Τιμή ναύλου (αναφέρετε, επίσης, αν ο ναύλος είναι προπληρωτέος ή πληρωτέος κατά την παραλαβή) (ρήτρα 1)</td><td>14. Πληρωμή ναύλου (αναφέρετε το νόμισμα και τον τρόπο πληρωμής. Επίσης, το δικαιούχου και τον τραπεζικό λογαριασμό) (ρήτρα 4)</td></tr>
<tr><td>15. Αναφέρετε αν ο εξοπλισμός χειρισμού φορτίου του σκάφους δεν θα χρησιμοποιηθεί (ρήτρα 5)</td><td rowspan="3">16. Σταλίες (αν έχουν συμφωνηθεί χωριστές σταλίες για τη φόρτωση και την εκφόρτωση, συμπληρώστε το α) και το β). Εάν έχουν συμφωνηθεί συνολικές σταλίες για τη φόρτωση και την εκφόρτωση, συμπληρώστε το γ) μόνο) (ρήτρα 6)
(α) Σταλίες για φόρτωση
(β) Σταλίες για εκφόρτωση
(γ) Συνολικές σταλίες για φόρτωση και εκφόρτωση</td></tr>
<tr><td>17. Τόπος Φορτωτή/Εδρα (ρήτρα 6)</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td>18. Πράκτορες (φόρτωση) (ρήτρα 6)</td><td>21. Ημερομηνία ακύρωσης (ρήτρα 9)</td></tr>
<tr><td>19. Πράκτορες (εκφόρτωση) (ρήτρα 6)</td><td>22. Γενικός Μέσος Όρος προς αναπροσαρμογή (ρήτρα 12)</td></tr>
<tr><td>20. Τιμή επισταλιών και τρόπος πληρωμής (φόρτωση και εκφόρτωση) (ρήτρα 7).</td><td>24. Προμήθεια ναυλομεσίτη και σε ποιον καταβάλλεται (ρήτρα 15)</td></tr>
</table>

23. Φόρος Ναύλου (αναφέρετε αν βαρύνουν τον Ιδιοκτήτη) (ρήτρα 13 (γ))	
25. Δίκαιο και Διαιτησία (αναφέρετε τα 19 (α), 19 (β) ή 19 (γ) της Ρήτρας 19; αν έχει συμφωνηθεί το 19 (γ), αναφέρετε επίσης τον Τόπο Διαιτησίας) (αν δεν συμπληρωθεί, θα ισχύει το 19 (α)) (ρήτρα 19) (α) Αναφέρετε μέγιστο ποσό για μικροαξιώσεις/συντομευμένη διαιτησία) (ρήτρα 19)	26. Πρόσθετες ρήτρες που καλύπτουν ειδικές διατάξεις, αν έχουν συμφωνηθεί

Είναι αμοιβαίως αποδεκτό ότι η παρούσα Σύμβαση θα εκτελείται σύμφωνα με τους όρους που περιέχονται στο παρόν Ναυλοσύμφωνο, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν το Τμήμα Ι, καθώς και το Τμήμα ΙΙ. Σε περίπτωση αντίθεσης όρων, οι διατάξεις του Τμήματος Ι υπερισχύουν εκείνων του Τμήματος ΙΙ, στο βαθμό της εν λόγω αντίθεσης.

Υπογραφή (Ιδιοκτήτες)	Υπογραφή (Ναυλωτές)

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

Ναυλοσύμφωνο «Gencon» (όπως αναθεωρήθηκε κατά τα έτη 1922, 1976 και 1994)

1. Συμφωνείται μεταξύ του συμβαλλόμενου μέρους που αναφέρεται στο Πλαίσιο 3 ως Ιδιοκτήτης του Σκάφους που κατονομάζεται στο Πλαίσιο 5, με την ολική χωρητικότητα/καθαρή χωρητικότητα που αναγράφεται στο Πλαίσιο 6 και με δυνατότητα μεταφοράς περίπου του αριθμού συνολικών μετρικών τόνων νεκρού φορτίου στη θερινή έμφορτη ίσαλο γραμμή που δηλώνονται στο Πλαίσιο 7, το οποίο βρίσκεται τώρα στην τοποθεσία που αναφέρεται στο Πλαίσιο 8 και αναμένεται να είναι έτοιμο να φορτώσει, σύμφωνα με το παρόν Ναυλοσύμφωνο, περίπου κατά την ημερομηνία που αναγράφεται στο Πλαίσιο 9, και του συμβαλλόμενου μέρους που αναφέρεται ως Ναυλωτή, στο Πλαίσιο 4, ότι:

Το εν λόγω Σκάφος θα μεταβεί, μόλις έχουν ολοκληρωθεί οι προηγούμενες υποχρεώσεις του, στο λιμένα ή τον τόπο φόρτωσης που αναφέρεται στο Πλαίσιο 10 ή τόσο κοντά σ' αυτόν, ώστε να μπορεί με ασφάλεια να προσεγγίσει και να παραμείνει, πάντα εν πλω, και εκεί θα φορτώσει ένα πλήρες και ολοκληρωμένο φορτίο (εάν η φόρτωση του φορτίου καταστρώματος συμφωνήθηκε να είναι με κίνδυνο και ευθύνη του Ναυλωτή), όπως αναφέρεται στο Πλαίσιο 12, το οποίο ο Ναυλωτής δεσμεύεται να φορτώσει και, όταν αυτό φορτωθεί, το Σκάφος θα μεταβεί στο λιμένα ή τον τόπο εκφόρτωσης που αναφέρονται στο Πλαίσιο 11, όπως παραγγέλλεται στις υπογεγραμμένες Φορτωτικές, ή τόσο κοντά σ' αυτόν, ώστε να μπορεί με ασφάλεια να προσεγγίσει και να παραμείνει, πάντα εν πλω, και εκεί θα παραδώσει το φορτίο.

2. Ρήτρα Ευθύνης του Ιδιοκτήτη

Ο Ιδιοκτήτης ευθύνεται για την απώλεια ή τη ζημιά των εμπορευμάτων ή για την καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, μόνο στην περίπτωση που η απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση έχουν προκληθεί από προσωπική έλλειψη δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του

Ιδιοκτήτη ή του Διαχειριστή του να καταστήσουν το Σκάφος από όλες τις απόψεις αξιόπλοο και να διασφαλίσουν ότι είναι κατάλληλα επανδρωμένο, εξοπλισμένο και εφοδιασμένο, είτε με προσωπική πράξη είτε με παράλειψη του Ιδιοκτήτη ή του Διαχειριστή του.

Και ο Ιδιοκτήτης δεν ευθύνεται για την απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση που προκύπτει από οποιαδήποτε άλλη αιτία απολύτως, ακόμη και από αμέλεια ή παράλειψη του Πλοιάρχου ή του πληρώματος, ή κάποιου άλλου προσώπου που απασχολείται από τον Ιδιοκτήτη επί του σκάφους ή στην ξηρά για τις πράξεις των οποίων θα ήταν, εκτός από την παρούσα Ρήτρα υπεύθυνος, είτε από το μη αξιόπλοο του Σκάφους κατά τη φόρτωση ή την έναρξη του πλου ή σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή απολύτως.

3. Ρήτρα Απόκλισης

Το Σκάφος είναι ελεύθερο να προσεγγίζει οποιοδήποτε λιμένα ή λιμένα, με οποιαδήποτε σειρά, για οποιονδήποτε σκοπό, να πλέει χωρίς πιλότους, να έλκει ή/και να βοηθά Σκάφη σε όλες τις περιπτώσεις, καθώς επίσης και να παρεκκλίνει με σκοπό τη διάσωση της ζωής ή/και της περιουσίας.

4. Πληρωμή Ναύλου

(α) Ο ναύλος, με την τιμή που αναφέρεται στο Πλαίσιο 13, θα καταβάλλεται σε μετρητά, υπολογιζόμενα στην παραλαμβανόμενη ποσότητα φορτίου.

(β) Προπληρωμή. Εάν, σύμφωνα με το Πλαίσιο 13, ο ναύλος θα πρέπει να πληρωθεί κατά τη φόρτωση, θα θεωρείται ότι αποδόθηκε και είναι μη επιστρεπτέος, είτε υπάρξει απώλεια του Σκάφους ή/και του φορτίου είτε όχι.

Ούτε ο Ιδιοκτήτης ούτε οι πράκτορές του θα υποχρεούνται να υπογράψουν ή να οπισθογραφήσουν φορτωτικές που εμφανίζουν προπληρωμένο το ναύλο, εκτός αν ο ναύλος που οφείλεται στον Ιδιοκτήτη έχει πράγματι πληρωθεί.

(γ) Κατά την παράδοση. Εάν, σύμφωνα με το Πλαίσιο 13, ο ναύλος, ή μέρος του, είναι πληρωτέος στον τόπο προορισμού, δεν θα θεωρείται αποδοθείς μέχρις ότου το φορτίο παραδοθεί αναλόγως. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του (α), αν ο ναύλος ή μέρος του είναι πληρωτέος με την παράδοση του φορτίου, ο Ναυλωτής θα έχει την επιλογή να καταβάλει το ναύλο βάσει του παραδοθέντος βάρους/ποσότητας, υπό την προϋπόθεση ότι μια τέτοια επιλογή θα δηλώνεται πριν τη διάσπαση του χύδην φορτίου και ότι το βάρος/η ποσότητα θα μπορούν να εξακριβωθούν με επίσημη ζυγιστική μηχανή, κοινό υπολογισμό βάρους εκτοπίσματος (Draft Survey) ή καταγραφή.

Τα μετρητά για τις συνήθεις πληρωμές του Σκάφους στο λιμένα φόρτωσης θα προπληρώνονται από το Ναυλωτή, εφόσον απαιτείται, με την ανώτερη τρέχουσα συναλλαγματική ισοτιμία, με προσαύξηση δύο (2) τοις εκατό για την κάλυψη των ασφαλιστικών και λοιπών δαπανών.

5. Φόρτωση/εκφόρτωση

(α) Κόστος/Κίνδυνοι

Το φορτίο θα τοποθετείται στα αμπάρια, φορτωμένο, στοιβαγμένο ή/και ισοσταθμισμένο, αντιστοιχισμένο, προσδεδεμένο ή/και ασφαλισμένο και θα αφαιρείται από τα αμπάρια και θα εκφορτώνεται από το Ναυλωτή, χωρίς κανένα κίνδυνο, ευθύνη και δαπάνες, πάσης φύσεως, του Ιδιοκτήτη. Ο Ναυλωτής θα παρέχει και θα τοποθετεί όλα τα υλικά προστασίας του φορτίου, όπως απαιτείται για την ορθή στοιβασία και την προστασία του φορτίου επί του Σκάφους, ενώ ο Ιδιοκτήτης θα επιτρέπει τη χρήση όλων των διαθέσιμων υλικών προστασίας του φορτίου επί του Σκάφους. Ο Ναυλωτής θα ευθύνεται και θα καταβάλει τις δαπάνες αφαίρεσης των υλικών προστασίας του φορτίου, μετά την εκφόρτωση του φορτίου βάσει του παρόντος Ναυλοσυμφώνου και για το χρόνο που απαιτήθηκε μέχρις ότου αφαιρεθούν τα υλικά προστασίας φορτίου.

(β) Εξοπλισμός Διακίνησης Φορτίου

Εκτός από την περίπτωση που το Σκάφος είναι χωρίς εξοπλισμό ή εκτός εάν έχει συμφωνηθεί μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών ότι ο εξοπλισμός του Σκάφους δεν θα χρησιμοποιηθεί και αυτό αναφέρεται στο Πλαίσιο 15, ο Ιδιοκτήτης, καθ’ όλη τη διάρκεια της φόρτωσης/εκφόρτωσης, θα παρέχει δωρεάν χρήση του εξοπλισμού διακίνησης φορτίου του Σκάφους και επαρκή κινητήρια δύναμη για τη λειτουργία όλου αυτού του εξοπλισμού. Το σύνολο του εν λόγω εξοπλισμού θα είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση. Εκτός αν προκλήθηκε από αμέλεια των λιμενεργατών, ο χρόνος που χάνεται από μηχανική βλάβη του εξοπλισμού διακίνησης φορτίου ή της κινητήριας δύναμης του Σκάφους - αναλογικά ο συνολικός αριθμός των γερανών/βαρούλκων που απαιτήθηκαν για τη φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου στο Πλαίσιο του παρόντος Ναυλοσυμφώνου - δεν θα προσμετράται ως σταλίες ή ως χρόνος επισταλιών. Κατόπιν υποβολής αιτήματος, ο Ιδιοκτήτης θα παρέχει, χωρίς καμία επιβάρυνση, χειριστές γερανών/βαρούλκων από το πλήρωμα για τη λειτουργία του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου του Σκάφους, εκτός αν οι τοπικοί κανονισμοί το απαγορεύουν, στην οποία τελευταία περίπτωση οι λιμενεργάτες θα επιβαρύνουν το Ναυλωτή. Οι χειριστές γερανών/βαρούλκων θα είναι υπό τον κίνδυνο και την ευθύνη του Ναυλωτή και οι φορτοεκφορτωτές θα θεωρούνται προσωπικό τους, αλλά θα πρέπει πάντα να εργάζονται υπό την επίβλεψη του Πλοιάρχου.

(γ) Ζημίες από Λιμενεργάτες

Ο Ναυλωτής θα ευθύνεται για τις ζημιές (πέρα από τη συνηθισμένη φθορά) σε οποιοδήποτε τμήμα του Σκάφους, οι οποίες προκαλούνται από Λιμενεργάτες. Οι ζημιές αυτές θα κοινοποιούνται το συντομότερο δυνατό από τον Πλοίαρχο στο Ναυλωτή ή τους πράκτορές του και στους Λιμενεργάτες του, διαφορετικά ο Ναυλωτής δεν θα θεωρείται υπεύθυνος. Ο Πλοίαρχος θα προσπαθεί να λάβει γραπτή βεβαίωση ευθύνης από τους Λιμενεργάτες.

Ο Ναυλωτής οφείλει να αποκαθιστά οποιαδήποτε ζημιά των λιμενεργατών πριν την ολοκλήρωση του πλου, αλλά πρέπει να αποκαθιστά τις ζημιές λιμενεργατών που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα ή την κατηγορία του Σκάφους πριν το Σκάφος αποπλεύσει από το λιμένα στον οποίο οι εν λόγω ζημιές προκλήθηκαν ή διαπιστώθηκαν. Όλες οι πρόσθετες δαπάνες θα βαρύνουν το Ναυλωτή και κάθε χαμένος χρόνος θα τον βαρύνει και θα καταβάλλεται στον Ιδιοκτήτη από το Ναυλωτή με την τιμή των επισταλιών.

6. Σταλίες

* (α) Χωριστές σταλίες για φόρτωση και εκφόρτωση

Το φορτίο θα φορτώνεται εντός του αριθμού των συνεχών ημερών/ωρών που αναγράφονται στο Πλαίσιο 16, καιρού επιτρέποντος, ενώ οι Κυριακές και οι αργίες θα εξαιρούνται, εκτός αν χρησιμοποιηθούν, στην οποία περίπτωση θα προσμετράται ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε.

Το φορτίο θα εκφορτώνεται στον αριθμό των συνεχών ημερών/ωρών που αναγράφονται στο Πλαίσιο 16, καιρού επιτρέποντος, ενώ οι Κυριακές και οι αργίες θα εξαιρούνται, εκτός αν χρησιμοποιηθούν, στην οποία περίπτωση θα προσμετράται ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε.

* (β) Σύνολο σταλιών για φόρτωση και εκφόρτωση

Το φορτίο θα φορτώνεται και θα εκφορτώνεται εντός του συνολικού αριθμού των συνεχών ημερών/ωρών που αναγράφονται στο Πλαίσιο 16, καιρού επιτρέποντος, ενώ οι Κυριακές και οι αργίες θα εξαιρούνται, εκτός αν χρησιμοποιηθούν, στην οποία περίπτωση θα προσμετράται ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε.

(γ) Έναρξη σταλιών (φόρτωση και εκφόρτωση)

Οι σταλίες για τη φόρτωση και την εκφόρτωση θα αρχίζουν στις 13.00, εάν γνωστοποιείται η ετοιμότητα μέχρι και τις 12.00, και στις 06.00 της επόμενης εργάσιμης ημέρας, εάν αυτή γνωστοποιείται κατά τις ώρες γραφείου, μετά τις 12.00. Η γνωστοποίηση της ετοιμότητας στο λιμένα φόρτωσης θα γίνεται στους Φορτωτές, όπως αυτοί αναγράφονται στο Πλαίσιο 17 ή, αν δεν κατονομάζονται, στο Ναυλωτή ή τους πράκτορές του

που αναγράφονται στο Πλαίσιο 18. Η γνωστοποίηση της ετοιμότητας στο λιμένα εκφόρτωσης θα γίνεται στον Παραλήπτη ή, εάν αυτός δεν είναι γνωστός, στο Ναυλωτή ή τους πράκτορές του που αναγράφονται στο Πλαίσιο 19.

Εάν η θέση ελλιμενισμού φόρτωσης/εκφόρτωσης δεν είναι διαθέσιμη κατά την άφιξη του Σκάφους στο λιμένα ή στα ανοιχτά του λιμένα φόρτωσης/εκφόρτωσης, το Σκάφος θα δικαιούται να γνωστοποιεί την ετοιμότητα κατά τις συνήθεις ώρες γραφείου, κατά την άφιξή του εκεί, είτε σε ελευθεροκοινωνία είτε όχι, είτε με τελωνειακή έγκριση είτε όχι. Οι σταλίες ή ο χρόνος επισταλιών θα προσμετρώνται στην περίπτωση αυτή σαν να ήταν (το Σκάφος) στη θέση ελλιμενισμού και έτοιμο από κάθε άποψη για φόρτωση/εκφόρτωση, υπό την προϋπόθεση ότι ο Πλοίαρχος θα εγγυάται ότι είναι πράγματι έτοιμο από κάθε άποψη. Ο χρόνος που χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση από τη θέση αναμονής στη θέση ελλιμενισμού φόρτωσης/εκφόρτωσης, δεν θα υπολογίζεται ως σταλίες.

Εάν, μετά από επιθεώρηση, το Σκάφος διαπιστωθεί ότι δεν είναι έτοιμο, από κάθε άποψη, για φόρτωση/εκφόρτωση, ο χαμένος χρόνος μετά τη γνωστοποίηση του γεγονότος αυτού έως ότου το Σκάφος είναι και πάλι έτοιμο να φορτώσει/εκφορτώσει, δεν θα υπολογίζεται ως σταλίες.

Ο χρόνος που χρησιμοποιείται πριν την έναρξη των σταλιών θα προσμετράται.

* Αναφέρετε εναλλακτικές (α) ή (β), όπως έχει συμφωνηθεί, στο Πλαίσιο 16.

7. Επισταλίες

Η επισταλίες στο λιμένα φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι πληρωτέες από το Ναυλωτή με την τιμή που αναγράφεται στο Πλαίσιο 20, όπως αναφέρεται στο Πλαίσιο 20, ανά ημέρα ή κατ’ αναλογία για κάθε τμήμα ημέρας. Η επισταλίες θα καθίστανται απαιτητές ανά ημέρα και θα είναι πληρωτέες με την παραλαβή του τιμολογίου του Ιδιοκτήτη.

Σε περίπτωση που οι επισταλίες δεν πληρωθούν σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο Ιδιοκτήτης θα ενημερώνει γραπτώς το Ναυλωτή, 96 συνεχείς ώρες πριν, προκειμένου να διορθώσει την παράλειψη. Εάν η επισταλίες δεν πληρωθούν κατά τη λήξη της προθεσμίας αυτής και εάν το Σκάφος είναι στο λιμένα ή πλησίον του λιμένα φόρτωσης, ο Ιδιοκτήτης δικαιούται, ανά πάσα στιγμή, να καταγγείλει το Ναυλοσύμφωνο και να απαιτήσει αποζημίωση για τυχόν ζημιές που προκλήθηκαν από αυτό.

8. Ρήτρα Ενεχύρου

Ο Ιδιοκτήτης θα συνιστά ενέχυρο επί του φορτίου και σε όλους τους επιμέρους ναύλους που είναι πληρωτέοι σε σχέση με το φορτίο, για το ναύλου, το νεκρό βάρος, τις σταλίες, τις αξιώσεις για ζημιές, καθώς και για όλα τα άλλα οφειλόμενα ποσά, βάσει του παρόντος Ναυλοσυμφώνου, συμπεριλαμβανόμενου και του κόστους είσπραξής τους.

9. Ρήτρα Ακύρωσης

(α) Στην περίπτωση που το Σκάφος δεν έτοιμο να φορτώσει (είτε στη θέση ελλιμενισμού είτε όχι) κατά την ημερομηνία ακύρωσης που αναγράφεται στο Πλαίσιο 21, ο Ναυλωτής θα έχει την επιλογή καταγγελίας του παρόντος Ναυλοσυμφώνου.

(β) Σε περίπτωση που ο Ιδιοκτήτης προβλέπει ότι, παρά την άσκηση δέουσας επιμέλειας, το Σκάφος δεν θα είναι έτοιμο να φορτώσει έως την ημερομηνία ακύρωσης, θα ενημερώνει το Ναυλωτή για το γεγονός αυτό χωρίς καθυστέρηση, αναφέροντας την αναμενόμενη ημερομηνία ετοιμότητας του Σκάφους για φόρτωση και θα ερωτά αν ο Ναυλωτής θα ασκήσει τη δικαίωμά του να καταγγείλει το Ναυλοσύμφωνο ή συμφωνεί σε μια νέα ημερομηνία ακύρωσης.

Το εν λόγω δικαίωμα πρέπει να δηλώνεται από το Ναυλωτή εντός 48 συνεχών ωρών από την παραλαβή της ειδοποίησης του Ιδιοκτήτη. Εάν ο Ναυλωτής δεν ασκήσει το δικαίωμά του για καταγγελία, τότε το παρόν Ναυλοσύμφωνο θα θεωρείται ότι έχει τροποποιηθεί με τρόπο ώστε η έβδομη ημέρα μετά τη νέα ημερομηνία ετοιμότητας η οποία αναφέρεται

στην ειδοποίηση του Ιδιοκτήτη προς το Ναυλωτή να είναι η νέα ημερομηνία ακύρωσης.

Οι διατάξεις του εδαφίου (β) της παρούσας Ρήτρας θα λειτουργούν μόνο μία φορά, και σε περίπτωση περαιτέρω καθυστέρησης του Σκάφους, ο Ναυλωτής θα έχει το δικαίωμα να καταγγείλει το Ναυλοσύμφωνο, σύμφωνα με εδάφιο (α) της παρούσας Ρήτρας.

10. Φορτωτικές

Οι Φορτωτικές θα υποβάλλονται και θα υπογράφονται από τον Πλοίαρχο, σύμφωνα με το έντυπο Φορτωτικής «Congenbill», έκδοση 1994, με την επιφύλαξη του παρόντος Ναυλοσυμφώνου, ή από πράκτορες του Ιδιοκτήτη υπό την προϋπόθεση ότι θα έχει δοθεί γραπτή εξουσιοδότηση από τον Ιδιοκτήτη προς τους πράκτορες, αντίγραφο της οποίας πρέπει να παρέχεται στο Ναυλωτή. Ο Ναυλωτής θα αποζημιώνει τον Ιδιοκτήτη έναντι όλων των συνεπειών ή υποχρεώσεων που ενδέχεται να προκύψουν από την υπογραφή των φορτωτικών, όπως αυτές προσκομίζονται, στο βαθμό που οι όροι ή το περιεχόμενο των φορτωτικών αυτών επιβάλουν ή έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή επαχθέστερων υποχρεώσεων για τον Ιδιοκτήτη από εκείνες που έχει αναλάβει ο Ιδιοκτήτης στο Πλαίσιο του παρόντος Ναυλοσυμφώνου.

11. Ρήτρας Κοινής Ευθύνης σε Σύγκρουση

Εάν το Σκάφος συγκρουστεί με άλλο σκάφος, εξαιτίας αμέλειας του άλλου σκάφους, καθώς και οποιασδήποτε πράξης, αμέλειας ή παράλειψης του Πλοιάρχου, των Ναυτικών, του Πιλότου ή των υπαλλήλων του Ιδιοκτήτη κατά την πλοήγηση ή το χειρισμό του Σκάφους, ο ιδιοκτήτης του φορτίου που μεταφέρεται δυνάμει της παρούσας θα αποζημιώνει τον Ιδιοκτήτη για κάθε απώλεια ή ευθύνη έναντι του άλλου ή του μη μεταφέροντος σκάφους ή του ιδιοκτήτη του, στο μέτρο που η απώλεια ή η ευθύνη αντιπροσωπεύει απώλεια ή ζημιά, ή οποιαδήποτε αξίωση απολύτως, του ιδιοκτήτη του εν λόγω φορτίου, καταβλητέα ή οφειλόμενη από τον άλλο ή το μη μεταφέρον σκάφος ή τον ιδιοκτήτη του, προς τον ιδιοκτήτη

του εν λόγω φορτίου και τα οποία έχουν συμψηφιστεί, ανακτηθεί ή εισπραχθεί από τον άλλο ή το μη μεταφέρον σκάφος ή τον ιδιοκτήτη του, ως μέρος των αξιώσεών τους έναντι του μεταφέροντος Σκάφους ή του Ιδιοκτήτη. Οι ανωτέρω διατάξεις θα εφαρμόζονται και όταν ο ιδιοκτήτης, διαχειριστής ή υπεύθυνος για κάθε σκάφος ή σκάφη ή τα λοιπά αντικείμενα εκτός από, ή επιπλέον, των σκαφών ή αντικειμένων που έχουν συγκρουστεί, ευθύνονται σε σχέση με μια σύγκρουση ή επαφή.

12. Γενικός Μέσος Όρος και η Νέα Ρήτρα Jason

Ο Γενικός Μέσος Όρος θα προσαρμόζεται στο Λονδίνο, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά στο Πλαίσιο 22, σύμφωνα με τους Κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας του 1994 και κάθε μεταγενέστερης τροποποίησής τους. Οι δικαιούχοι του φορτίου θα καταβάλουν το μερίδιο του φορτίου στις γενικές δαπάνες, ακόμη και αν αυτές κατέστησαν αναγκαίες από αμέλεια ή παράλειψη των υπαλλήλων του Ιδιοκτήτη (βλ. άρθρο 2).

Εάν ο Γενικός Μέσος Όρος πρόκειται να αναπροσαρμοστεί σύμφωνα με τη νομοθεσία και την πρακτική των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, θα εφαρμόζεται η ακόλουθη Ρήτρα: «Σε περίπτωση ατυχήματος, κινδύνου, βλάβης ή καταστροφής πριν ή μετά την έναρξη του πλου, που προκύπτουν από οποιαδήποτε αιτία, είτε οφείλονται σε αμέλεια είτε όχι, για τα οποία ή για τις συνέπειες των οποίων δεν ευθύνεται ο Ιδιοκτήτης, βάσει νόμου, σύμβασης ή με άλλο τρόπο, οι αποστολείς του φορτίου, οι παραλήπτες του ή ο ιδιοκτήτης του φορτίου θα συμβάλλουν με τον Ιδιοκτήτη στο Γενικό Μέσο Όρο για την καταβολή οποιωνδήποτε δαπανών, ζημιών ή εξόδων φύσεως Γενικού Μέσου Όρου που μπορεί να υπάρξουν ή να προκύψουν και θα καταβάλλει τις δαπάνες διάσωσης και τις ειδικές επιβαρύνσεις που προκύπτουν σε σχέση με το φορτίο. Εάν ένα σκάφος διάσωσης ανήκει στον Ιδιοκτήτη ή το εκμεταλλεύεται, οι δαπάνες διάσωσης θα καταβάλλονται πλήρως, σαν να ανήκε το εν λόγω σκάφος ή σκάφη διάσωσης σε αγνώστους. Η εν λόγω κατάθεση, την οποία ο Ιδιοκτήτης, ή οι πράκτορές του, μπορεί να θεωρούν επαρκή για την κάλυψη της εκτιμώμενης

συνεισφοράς των εμπορευμάτων και τυχόν δαπανών διάσωσης και ειδικών επιβαρύνσεων θα γίνεται, εάν αυτό απαιτείται, από τους αποστολείς του φορτίου, τους παραλήπτες ή τον ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων, προς τον Ιδιοκτήτη, πριν την παράδοση.

13. Ρήτρα Φόρων και Τελών

(α) Στο Σκάφος - Ο Ιδιοκτήτης θα καταβάλει όλα τα τέλη, επιβαρύνσεις και φόρους που συνήθως επιβάλλονται στο Σκάφος, με οποιονδήποτε τρόπο μπορεί να εκτιμηθεί το ποσό τους.

(β) Στο φορτίο - Ο Ναυλωτής θα καταβάλει όλα τα τέλη, επιβαρύνσεις, δασμούς και φόρους που συνήθως επιβάλλονται σε σχέση με το φορτίο, με οποιονδήποτε τρόπο μπορεί να εκτιμηθεί το ποσό τους.

(γ) Στο ναύλο - Εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά στο Πλαίσιο 23, οι φόροι που επιβάλλονται επί του ναύλου, θα βαρύνουν το Ναυλωτή.

14. Πρακτορείο

Σε κάθε περίπτωση, ο Ιδιοκτήτης θα διορίζει δικό του Πράκτορα, τόσο στο λιμένα φόρτωσης, όσο και στο λιμένα εκφόρτωσης.

15. Μεσιτεία

Μια προμήθεια διαμεσολάβησης, στην τιμή που αναφέρεται στο Πλαίσιο 24, επί του ναύλου, του πρόσθετου ναύλου (dead freight) και των επισταλιών που αποδόθηκαν, θα οφείλεται στο Συμβαλλόμενο Μέρος που αναφέρεται στο Πλαίσιο 24.

Σε περίπτωση μη εκτέλεσης, το 1/3 της προμήθειας διαμεσολάβησης στο εκτιμώμενο ποσό του ναύλου θα καταβάλλεται από τον υπόχρεο για την εν λόγω μη εκτέλεση στους Ναυλομεσίτες, ως αποζημίωση για τις δαπάνες και την εργασία των τελευταίων. Σε περίπτωση περισσότερων πλόων, το ύψος της αποζημίωσης θα συμφωνείται.

16. Γενική Ρήτρα Απεργίας

(α) Αν υπάρξει απεργία ή ανταπεργία που επηρεάζουν ή εμποδίζουν την πραγματική φόρτωση του φορτίου, ή οποιουδήποτε μέρους του, όταν το Σκάφος είναι έτοιμο να αναχωρήσει από τον τελευταίο λιμένα του ή

οποτεδήποτε κατά τη διάρκεια του πλου προς το λιμένα ή τους λιμένες φόρτωσης ή μετά την άφιξή του εκεί, ο Πλοίαρχος ή ο Ιδιοκτήτης μπορούν να ζητήσουν από το Ναυλωτή να δηλώσει ότι συμφωνεί να λάβουν υπόψη τους τις σταλίες, σαν να μην υπήρχε απεργία ή ανταπεργία. Εκτός από την περίπτωση που ο Ναυλωτής έχει προβεί σε μια τέτοια δήλωση εγγράφως (με τηλεγράφημα, εάν είναι αναγκαίο) εντός 24 ωρών, ο Ιδιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να καταγγείλει το παρόν Ναυλοσύμφωνο. Εάν μέρος του φορτίου έχει ήδη φορτωθεί, ο Ιδιοκτήτης πρέπει να προβαίνει στα ανωτέρω, (ναύλος καταβάλλεται για τη φορτωθείσα ποσότητα μόνο) όντας ελεύθερος να ολοκληρώσει με άλλα φορτία καθ' οδόν, για δικό του λογαριασμό.

(β) Αν υπάρξει απεργία ή ανταπεργία που επηρεάζουν ή εμποδίζουν την πραγματική εκφόρτωση του φορτίου κατά ή μετά την άφιξη του Σκάφους στο λιμένα ή ανοικτά του λιμένα εκφόρτωσης και αυτό δεν έχει διευθετηθεί εντός 48 ωρών, ο Ναυλωτής θα έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει το Σκάφος σε αναμονή έως ότου τερματιστεί η εν λόγω απεργία ή ανταπεργία, καταβάλλοντας το ήμισυ των επισταλιών μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται για την εκφόρτωση, μέχρις ότου η απεργία ή η ανταπεργία τερματιστεί και, στη συνέχεια, θα καταβάλλονται πλήρεις επισταλίες μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης ή της εντολής προς το Σκάφος να μεταβεί σε ασφαλή λιμένα, όπου θα μπορεί με ασφάλεια να εκφορτώσει, χωρίς να υπάρχει κίνδυνος να καθηλωθεί από απεργία ή ανταπεργία. Οι εν λόγω εντολές θα δίνονται εντός 48 ωρών από τότε που ο Πλοίαρχος ή ο Ιδιοκτήτης έχουν ειδοποιήσει το Ναυλωτή ότι η απεργία ή η ανταπεργία επηρεάζουν την εκφόρτωση. Κατά την παράδοση του φορτίου σε ένα τέτοιο λιμένα θα εφαρμόζονται όλοι οι όροι του παρόντος Ναυλοσυμφώνου και της Φορτωτικής και το Σκάφος θα εισπράττει τον ίδιο ναύλο σαν να είχε εκφορτώσει στο αρχικό λιμένα προορισμού, εκτός εάν η απόσταση από το υποκατάστατο λιμένα υπερβαίνει τα 100 ναυτικά μίλια,

οπότε ο ναύλος για το φορτίο που παραδίδεται στον υποκατάστατο λιμένα θα αυξάνεται κατ’ αναλογία.

(γ) Εκτός από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται ανωτέρω, ούτε ο Ναυλωτής ούτε ο Ιδιοκτήτης θα ευθύνονται για τις συνέπειες από τυχόν απεργίες ή ανταπεργίες που παρεμποδίζουν ή επηρεάζουν την πραγματική φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου.

17. Κίνδυνοι Πολέμου («Voywar 1993»)

(1) Για τους σκοπούς της παρούσας Ρήτρας, οι λέξεις:

(α) «Ιδιοκτήτης» θα περιλαμβάνει τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές σκάφους χωρίς πλήρωμα, τους προσωρινούς διαχειριστές, τους διευθυντές ή άλλους φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τη διαχείριση του Σκάφους, και τον Πλοίαρχο, και

(β) «Κίνδυνοι Πολέμου» περιλαμβάνει κάθε πόλεμο (είτε πραγματικό είτε απειλούμενο), πράξη πολέμου, εμφύλιο πόλεμο, εχθροπραξίες, επανάσταση, εξέγερση, εμφύλιες συγκρούσεις, πολεμικές επιχειρήσεις, τοποθέτηση ναρκών (είτε πραγματική είτε εικαζόμενη), πράξεις πειρατείας, τρομοκρατικές πράξεις, εχθρικές πράξεις ή κακόβουλη ζημιά, αποκλεισμούς (είτε επιβάλλονται σε όλα τα σκάφη είτε επιβάλλονται επιλεκτικά στα σκάφη ορισμένων σημαιών ή ιδιοκτησίας είτε κατά ορισμένων φορτίων ή πληρωμάτων είτε καθ’ οιονδήποτε τρόπο), από οποιοδήποτε πρόσωπο, φορέα, τρομοκρατική ή πολιτική ομάδα ή την Κυβέρνηση οποιουδήποτε Κράτους, τα οποία, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου ή/και του Ιδιοκτήτη, μπορεί να είναι επικίνδυνα ή είναι πιθανό να είναι ή να καταστούν επικίνδυνα για το Σκάφος, το φορτίο του, το πλήρωμά του ή άλλα πρόσωπα που επιβαίνουν στο Σκάφος.

(2) Εάν, οποτεδήποτε πριν το Σκάφος αρχίσει τη φόρτωση, φαίνεται ότι, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου ή/και του Ιδιοκτήτη, η εκτέλεση της Σύμβασης Μεταφοράς, ή οποιουδήποτε μέρους της, μπορεί να εκθέσει, ή είναι πιθανόν να εκθέσει, το Σκάφος, το φορτίο του, το πλήρωμα του ή τυχόν άλλα άτομα που επιβαίνουν στο Σκάφος σε Κινδύνους Πολέμου, ο

Ιδιοκτήτης μπορεί να ειδοποιήσει το Ναυλωτή, ακυρώνοντας την παρούσα Σύμβαση Μεταφοράς, ή μπορεί να αρνηθεί να εκτελέσει το τμήμα της που μπορεί να εκθέσει, ή μπορεί να είναι πιθανό να εκθέσει, το Σκάφος, το φορτίο του, το πλήρωμά του ή τυχόν άλλα άτομα που επιβαίνουν στο Σκάφος σε Κινδύνους Πολέμου, πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι, αν η παρούσα Σύμβαση Μεταφοράς προβλέπει ότι η φόρτωση ή η εκφόρτωση πρόκειται να λάβουν χώρα εντός ενός αριθμού λιμένων, και στο λιμένα ή τους λιμένες που ορίζονται από το Ναυλωτή, το Σκάφος, το φορτίο του, το πλήρωμα, ή άλλα πρόσωπα που επιβαίνουν στο Σκάφος μπορεί να είναι εκτεθειμένα, ή μπορεί να είναι πιθανό να εκτεθούν, σε Κινδύνους Πολέμου, ο Ιδιοκτήτης θα απαιτεί πρώτα από το Ναυλωτή να ορίσει οποιονδήποτε άλλο ασφαλή λιμένα εντός της περιοχής φόρτωσης ή εκφόρτωσης, και μπορεί να ακυρώσει τη Σύμβαση Μεταφοράς μόνο εάν ο Ναυλωτής δεν έχει ορίσει ένα τέτοιο ασφαλή λιμένα ή λιμένες εντός 48 ωρών από την παραλαβή της ειδοποίησης για την εν λόγω απαίτηση.

(3) Ο Ιδιοκτήτης δεν υποχρεούται να συνεχίσει να φορτώνει φορτίο για οποιονδήποτε πλου, ή να υπογράφει Φορτωτικές για οποιονδήποτε λιμένα ή τόπο, ή να αρχίζει ή να συνεχίζει οποιονδήποτε πλου, ή οποιοδήποτε μέρος του, ή να κινείται μέσω οποιουδήποτε καναλιού ή πλωτού διαύλου, ή να μεταβαίνει ή να παραμένει σε οποιονδήποτε λιμένα ή τόπο απολύτως, στους οποίους διαφαίνεται, είτε μόλις αρχίσει η φόρτωση του φορτίου, είτε σε οποιοδήποτε στάδιο του πλου στη συνέχεια, πριν ολοκληρωθεί η εκφόρτωση του φορτίου, ότι, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου ή/και του Ιδιοκτήτη, το Σκάφος, το φορτίο του (ή οποιοδήποτε μέρος του), το πλήρωμά του ή τυχόν άλλα άτομα που επιβαίνουν στο Σκάφος (ή οποιοδήποτε ή περισσότερα από αυτά) μπορούν να εκτεθούν, ή είναι πιθανόν να εκτεθούν σε Κινδύνους Πολέμου. Αν διαφαίνεται κάτι τέτοιο, ο Ιδιοκτήτης μπορεί να ζητήσει, μέσω ειδοποίησης, από το Ναυλωτή να ορίσει έναν ασφαλή λιμένα για την εκφόρτωση του φορτίου ή οποιουδήποτε μέρους του, και εάν, εντός 48 ωρών από την παραλαβή της

ειδοποίησης αυτής, ο Ναυλωτής δεν έχει ορίσει ένα τέτοιο λιμένα, ο Ιδιοκτήτης μπορεί να εκφορτώσει το φορτίο σε οποιονδήποτε ασφαλή λιμένα της επιλογής του (συμπεριλαμβανόμενου και του λιμένα φόρτωσης), σε πλήρη εκτέλεση της Σύμβασης Μεταφοράς. Ο Ιδιοκτήτης θα δικαιούται να ανακτήσει από το Ναυλωτή τις πρόσθετες δαπάνες της εν λόγω εκφόρτωσης και, εάν η εκφόρτωση πραγματοποιηθεί σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα από το λιμένα φόρτωσης, να εισπράξει τον πλήρη ναύλο, σαν να είχε μεταφερθεί το φορτίο στο λιμένα εκφόρτωσης, και αν η επιπλέον απόσταση υπερβαίνει τα 100 μίλια, τον πρόσθετο ναύλο ο οποίος θα είναι το ίδιο ποσοστό του ναύλου που συμφωνήθηκε με αυτό το οποίο αντιπροσωπεύει η επιπλέον απόσταση σε σχέση με την απόσταση από τη συνήθη και καθιερωμένη διαδρομή, ενώ ο Ιδιοκτήτης θα συνιστά ενέχυρο επί του φορτίου για τις εν λόγω δαπάνες και ναύλο.

(4) Αν σε οποιοδήποτε στάδιο του πλου, μετά την έναρξη της φόρτωσης του φορτίου, φαίνεται ότι, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου ή/και του Ιδιοκτήτη, το Σκάφος, το φορτίο του, το πλήρωμα του ή τυχόν άλλα άτομα που επιβαίνουν στο Σκάφος μπορεί να εκτεθούν, ή ενδέχεται να εκτεθούν σε Κινδύνους Πολέμου, σε οποιοδήποτε τμήμα της διαδρομής (συμπεριλαμβανόμενου και οποιουδήποτε καναλιού ή πλωτού διαύλου), που κανονικά και συνήθως χρησιμοποιείται σε έναν πλου της φύσης για την οποία έχει συναφθεί σύμβαση και υπάρχει και μια άλλη, μεγαλύτερη, διαδρομή προς το λιμένα εκφόρτωσης, ο Ιδιοκτήτης θα ειδοποιεί το Ναυλωτή ότι θα ακολουθήσει την εν λόγω διαδρομή. Στην περίπτωση αυτή, ο Ιδιοκτήτης θα δικαιούται, εφόσον η συνολική επιπλέον απόσταση υπερβαίνει τα 100 μίλια, πρόσθετο ναύλο που θα είναι το ίδιο ποσοστό του φορτίου της σύμβασης με το ποσοστό το οποίο αντιπροσωπεύει η επιπλέον απόσταση σε σχέση με την απόσταση από την κανονική και συνήθη διαδρομή.

(5) Το Σκάφος θα είναι ελεύθερο:

(α) να συμμορφώνεται προς όλες τις εντολές, οδηγίες, συστάσεις ή συμβουλές ως προς την αναχώρηση, άφιξη, διαδρομές, ναυσιπλοΐα σε νηοπομπή, λιμένες ανταπόκρισης, στάσεις, προορισμούς, εκφόρτωση φορτίου, παράδοση ή με οποιονδήποτε τρόπο, οι οποίες δίνονται από την Κυβέρνηση του Έθνους του οποίου τη σημαία φέρει το Σκάφος, ή άλλη Κυβέρνηση στο δίκαιο της οποία υπάγεται ο Ιδιοκτήτης, ή οποιαδήποτε άλλη Κυβέρνηση που απαιτεί κάτι ανάλογο, ή οποιονδήποτε φορέα ή ομάδα που ενεργεί με εξουσία επιβολής της συμμόρφωσης με τις εντολές ή τις κατευθύνσεις τους,

(β) να συμμορφώνεται με τις οδηγίες, τις εντολές, ή τις συστάσεις οποιωνδήποτε ασφαλιστών κινδύνων πολέμου που έχουν αρμοδιότητα να τις δίνουν σύμφωνα με τους όρους της ασφάλισης κινδύνων πολέμου,

(γ) να συμμορφώνεται με τους όρους οποιουδήποτε ψηφίσματος του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, οποιεσδήποτε οδηγίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τις ισχύουσες εντολές οποιουδήποτε άλλου υπερεθνικού οργάνου που δικαιούται να τις εκδίδει, και με το εθνικό δίκαιο που αποσκοπεί στην επιβολή τους, στο οποίο υπόκειται ο Ιδιοκτήτης, και να υπακούει στις εντολές και τις κατευθύνσεις εκείνων που είναι επιφορτισμένοι με την επιβολή τους,

(δ) να εκφορτώνει σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα οποιοδήποτε φορτίο ή μέρος του το οποίο μπορεί να καταστήσει το Σκάφος υποκείμενο σε δήμευση ως μεταφορέα λαθραίων ειδών,

(ε) να επισκέπτεται οποιονδήποτε άλλο λιμένα προκειμένου να αλλάξει το πλήρωμα ή οποιοδήποτε μέρος του ή τυχόν άλλα άτομα που επιβαίνουν στο Σκάφος, όταν υπάρχει λόγος να πιστεύει ότι μπορεί να τους επιβληθούν περιορισμός, φυλάκιση ή άλλες κυρώσεις,

(στ) σε περίπτωση που το φορτίο δεν έχει φορτωθεί ή έχει εκφορτωθεί από τον Ιδιοκτήτη βάσει οποιωνδήποτε διατάξεων της παρούσας Ρήτρας, να φορτώνει άλλο φορτίο προς όφελος του Ιδιοκτήτη και να το μεταφέρει σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα ή λιμένες απολύτως, είτε προς τα πίσω είτε

προς τα εμπρός, είτε σε κατεύθυνση αντίθετη προς την τακτική ή συνήθη διαδρομή.

(6) Εάν σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις διατάξεις των επιμέρους εδαφίων (2) έως (5) της παρούσας Ρήτρας γίνεται ή δεν γίνεται οτιδήποτε, αυτό δεν θα θεωρείται απόκλιση, αλλά θα θεωρείται νόμιμη εκπλήρωση της Σύμβασης Μεταφοράς.

18. Γενική Ρήτρα Πάγου

Λιμένας φόρτωσης

(α) Στην περίπτωση που ο λιμένας φόρτωσης είναι απρόσιτος λόγω πάγου, όταν το Σκάφος είναι έτοιμο να αναχωρήσει από το τελευταίο λιμένα του ή οποτεδήποτε κατά τη διάρκεια του πλου ή κατά την άφιξη του Σκάφους ή σε περίπτωση που πιάσει παγετός μετά την άφιξη του Σκάφους, ο Πλοίαρχος, φοβούμενος ότι (το Σκάφος) θα παγώσει, είναι ελεύθερος να αναχωρήσει χωρίς φορτίο, και το παρόν Ναυλοσύμφωνο θα είναι άκυρο.

(β) Εάν κατά τη φόρτωση ο Πλοίαρχος, φοβούμενος ότι το Σκάφος θα παγώσει, κρίνει σκόπιμο να αναχωρήσει, είναι ελεύθερος να το κάνει με οποιοδήποτε φορτίο έχει επί του Σκάφους και να μεταβεί σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα ή λιμένες, με δυνατότητα συμπλήρωσης του φορτίου προς όφελος του Ιδιοκτήτη, σε κάθε λιμένα ή λιμένες, συμπεριλαμβανόμενου και του λιμένα εκφόρτωσης. Οποιοδήποτε τμήμα του φορτίου φορτώνεται με τον τρόπο αυτό, βάσει του παρόντος Ναυλοσυμφώνου, θα διαβιβάζεται στον προορισμό του με δαπάνες του Σκάφους, αλλά έναντι καταβολής ναύλου, υπό τον όρο ότι δεν θα προκληθούν πρόσθετες δαπάνες λόγω του γεγονότος αυτού στο Ναυλωτή, ενώ ναύλος θα καταβάλλεται για την ποσότητα που παραδίδεται (κατ' αναλογία εάν πρόκειται για εφάπαξ ποσό), και όλοι οι άλλοι όροι θα παραμένουν σύμφωνα με το παρόν Ναυλοσύμφωνο.

(γ) Σε περίπτωση περισσότερων του ενός λιμένων φόρτωσης, και εάν ένας ή περισσότεροι από τους λιμένες είναι κλειστοί από πάγο, ο Πλοίαρχος ή ο Ιδιοκτήτης είναι ελεύθεροι είτε να φορτώσουν μέρος του

φορτίου στον ανοιχτό λιμένα και να συμπληρώσουν αλλού για δικό τους λογαριασμό, σύμφωνα με το τμήμα (β), είτε να κηρύξουν το Ναυλοσύμφωνο άκυρο, εκτός αν ο Ναυλωτής συμφωνεί να φορτώσει το πλήρες φορτίο στον ανοιχτό λιμένα.

Λιμάνι εκφόρτωσης

(α) Σε περίπτωση που ο πάγος εμποδίζει το Σκάφος να πλησιάσει το λιμένα εκφόρτωσης, ο Ναυλωτής θα έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει το Σκάφος σε αναμονή μέχρι την επαναλειτουργία της ναυσιπλοΐας και είτε να καταβάλει επισταλίες είτε να δώσει εντολή στο Σκάφος να μεταβεί σε έναν ασφαλή και άμεσα προσιτό λιμένα, όπου θα μπορεί, με ασφάλεια, να εκφορτώσει, χωρίς τον κίνδυνο να παγιδευτεί από πάγο. Οι εντολές αυτές θα δίνονται εντός 48 ωρών από τότε που ο Πλοίαρχος ή ο Ιδιοκτήτης ειδοποίησαν το Ναυλωτή για την αδυναμία προσέγγισης του λιμένα προορισμού.

(β) Εάν κατά την εκφόρτωση ο Πλοίαρχος, φοβούμενος ότι το Σκάφος θα παγώσει, κρίνει σκόπιμο να αναχωρήσει, είναι ελεύθερος να το κάνει με οποιοδήποτε φορτίο έχει επί του Σκάφους και να μεταβεί στον πλησιέστερο προσβάσιμο λιμένα, όπου μπορεί να εκφορτώσει με ασφάλεια.

(γ) Κατά την παράδοση του φορτίου στον εν λόγω λιμένα θα ισχύουν όλοι οι όροι της Φορτωτικής και το Σκάφος θα εισπράξει τον ίδιο ναύλο σαν να είχε εκφορτώσει στον αρχικό λιμένα προορισμού, εκτός αν η απόσταση του υποκατάστατου λιμένα υπερβαίνει τα 100 ναυτικά μίλια, οπότε ο ναύλος επί του φορτίου που παραδόθηκε στον υποκατάστατο λιμένα θα αυξάνεται αναλογικά.

19. Δίκαιο και Διαιτησία

* (α) Το παρόν Ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο και οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει από το παρόν Ναυλοσύμφωνο θα παραπέμπεται σε διαιτησία στο Λονδίνο, σύμφωνα με τους Νόμους περί Διαιτησίας των ετών 1950 και 1979 ή οποιαδήποτε θεσμική τροποποίηση ή εκ νέου θέσπισή τους ισχύει επί του

παρόντος Εκτός από την περίπτωση που τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συμφωνήσουν σε ένα μόνο διαιτητή, θα διορίζεται ένας διαιτητής από κάθε συμβαλλόμενο μέρος και οι διαιτητές που ορίζονται με τον τρόπο αυτό θα διορίζουν έναν τρίτο διαιτητή, ενώ η απόφαση του τριμελούς δικαστηρίου, το οποίο θα έχει συσταθεί με τον τρόπο αυτό ή οποιωνδήποτε δύο από αυτούς, θα είναι τελεσίδικη. Με την παραλαβή, εγγράφως, από το ένα συμβαλλόμενο μέρος του διορισμού του διαιτητή του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος θα διορίζει το διαιτητή του εντός δεκατεσσάρων ημερών, διαφορετικά η απόφαση του μοναδικού διαιτητή που έχει οριστεί θα είναι τελεσίδικη.

Για τις διαφορές στις οποίες το συνολικό ποσό το οποίο διεκδικείται από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν υπερβαίνει το ποσό που αναφέρεται στο Πλαίσιο 25 **, η διαιτησία θα διεξάγεται σύμφωνα με τη Διαδικασία Μικροαξιώσεων της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών του Λονδίνου.

* (β) Το παρόν Ναυλοσύμφωνο θα διέπεται και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με τον Τίτλο 9 του Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών και το Ναυτικό Δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών και, αν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά από το παρόν Ναυλοσύμφωνο, το αντικείμενο της διαφοράς θα παραπέμπεται σε τρία άτομα στη Νέα Υόρκη, το ένα από τα οποία θα διορίζεται από καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη του παρόντος, και το τρίτο από τα δύο που έχουν επιλεγεί. Η απόφασή τους ή αυτή οποιωνδήποτε δύο από αυτά θα είναι τελεσίδικη, και για το σκοπό της επιβολής οποιασδήποτε απόφασης, η παρούσα συμφωνία μπορεί να καταστεί κανόνας του Δικαστηρίου. Η διαδικασία θα διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών (Society of Maritime Arbitrators, Inc.)

Για διαφορές όπου το συνολικό διεκδικούμενο ποσό, από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη, δεν υπερβαίνει το ποσό που

αναφέρεται στο Πλαίσιο 25 **, η διαιτησία θα διεξάγεται σύμφωνα με τη Συνοπτική Διαιτητική Διαδικασία της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών.

* (γ) Οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει από το παρόν Ναυλοσύμφωνο θα παραπέμπεται σε διαιτησία στον τόπο που αναφέρεται στο Πλαίσιο 25, με την επιφύλαξη των διαδικασιών που ισχύουν εκεί. Το δίκαιο του τόπου που αναφέρεται στο Πλαίσιο 25 θα διέπει το παρόν Ναυλοσύμφωνο.

(δ) Αν το Πλαίσιο 25, στο Μέρος 1, δεν έχει συμπληρωθεί, θα ισχύει το εδάφιο (α) της παρούσας Ρήτρας.

* Τα (α), (β) και (γ) αποτελούν εναλλακτικές λύσεις. Αναφέρετε την εναλλακτική λύση που συμφωνήθηκε στο Πλαίσιο 25.

** Όπου δεν παρέχεται αριθμός στο Πλαίσιο 25, στο Μέρος Ι, η διάταξη αυτή και μόνο αυτή θα είναι άκυρη, αλλά οι υπόλοιπες διατάξεις της Ρήτρας αυτής θα έχουν πλήρη ισχύ και θα παραμένουν σε εφαρμογή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Γνωστοποίηση από το ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ όσον αφορά στο Πολυτροπικό καθεστώς του

(θα περιλαμβάνεται, συνοδευόμενη από το κατάλληλο πρότυπο σύμβασης)

(κενή σελίδα)

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Διοικητικής Διευθέτησης που κυρώνεται σύμφωνα με το δέκατο άρθρο αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 28 Ιουνίου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εθνικής Άμυνας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ

Εξωτερικών
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ

Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

Οικονομικών
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 29 Ιουνίου 2016

Ο επί της Δικαιοσύνης Υπουργός

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32, Αθήνα
Τηλ. Κέντρο 210 5279000
Κείμενα προς δημοσίευση: **webmaster.et@et.gr**

01001192906160068